SKRZYDLATA POLSKA

NR 24 (936) ● 15. VI. 1969 ● ROK XXV/XXXIX ● CENA ZŁ 2

W numerze: SPADOCHRONIARZE NA STUDIACH WYŻSZYCH ● SREBRNY JUBILEUSZ TSWL ● BEZPIECZEŃSTWO PRZEDE WSZYSTKIM ● OSTATNIA PRÓBA ● W KABINIE I NA ZIEMI

Ligi szybowcowe weszły na trwałe do naszego życia sportowego. Duża w tym zasługa lisiokąckiego ośrodka Aeroklubu Grudziądzkiego, w którym sprawnie organizowane są co roku Krajowe Zawody Szybowcowe — II liga. Na naszej okładce: Przygotowania do konkurencji na zawodach w Lisich Kątach.
Foto: Jan Michalski

ROK ZAŁOŻENIA: 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

Wyróżniony Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale – FAI

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aeroklubv); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne – STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny – IRENA BĄKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie – 26 zł
Półrocznie – 52 zł
Rocznie – 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 – Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024.

Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" – Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² – 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" – Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 4735 P–10

WYDAWCA

WKŁ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

NASZE ROZMOWY

SPADOCHRONIARZE na studiach wyższych

W tym tygodniu rozmowę przeprowadziliśmy z kierownikiem Zakładu Teorii i Metodyki Spadochroniarstwa Wyższej Szkoły Wychowania Fizycznego we Wrocławiu, **magistrem STANISŁAWEM MAKSYMOWICZEM**, który od ponad dwudziestu lat związany jest nieprzerwalnie z lotnictwem sportowym. Na szybowcach zaczął latać w 1947 roku, a trzy lata później na samolotach. Od 1953 roku jest asystentem, a następnie starszym asystentem Zakładu Gimnastyki WSWF we Wrocławiu. Od piętnastu lat ma uprawnienia trenera w zakresie narciarstwa i gimnastyki. Jest członkiem Kadry Narodowej w Akrobacji Samolotowej. Uczestniczył wielokrotnie w zawodach samolotowych, zajmując często czołowe lokaty. Ogółem na samolotach i szybowcach wylatał ponad 2 800 godzin, przy czym ma uprawnienia instruktora szybowcowego i samolotowego pierwszej klasy.

W ostatnim okresie Stanisław Maksymowicz ukończył szkolenie spadochronowe. Aktualnie ma na swym koncie ponad 200 skoków z samolotu oraz uprawnienia skoczka pierwszej klasy.

Na podstawie pisma GKKFiT z dnia 9 września 1968 r. Rektor Wyższej Szkoły Wychowania Fizycznego we Wrocławiu doc. dr Czesław Niżankowski z dniem 1 października

mgr Stanisław Maksymowicz

1968 roku powołał w skład studiów programowych WSWF Samodzielny Zakład Teorii i Metodyki Spadochroniarstwa, mianując jednocześnie kierownikiem powyższego zakładu mgra Stanisława Maksymowicza.

— Jaki jest cel powołanego do życiai Zakładu Teorii i Metodyki Spadochroniarstwa? — rozpoczynam rozmowę z jego kierownikiem magistrem Stanisławem Maksymowiczem.

— Celem Zakładu jest szkolenie instruktorów o specjalności spadochronowej. Szkolenie trwać będzie cztery lata. W tym okresie przyszli instruktorzy uczestniczyć będą w 162 godzinach wykładów i ćwiczeń oraz wykonają 162 skoki spadochronowe. Zajęcia odbywać się będą na czterech obozach szkoleniowych oraz w czasie trwania roku akademickiego. Miejsca obozów — lotniska — będą rokrocznie zmieniane po to, by przyszli instruktorzy poznali w czasie szkolenia jak najwięcej ośrodków, z ich obsługą i specyfiką terenu. Na obozach prowadzone będą badania naukowe, przy czym w najbliższych latach głównie w zakresie techniki skoków i urazowości.

— Czy wspomniane obozy przeprowadzane będą każdego roku i czy pierwszy zorganizowany zostanie już w roku bieżącym?

— Dwudziestodniowe obozy organizowane będą w lipcu lub sierpniu, a ich program obejmuje łącznie 90 godzin wykładów oraz wykonanie przez każdego uczestnika 130 skoków. Pozostała część programu szkolenia realizowana będzie w czasie roku akademickiego. Na pierwszy obóz kwalifikacyjny, planowany na sierpień 1969 roku, powołanych będzie 16 osób (6 kobiet i 10 mężczyzn), spośród tych, które pomyślnie zdały egzamin na I rok studiów stacjonarnych na WSWF we Wrocławiu. Po tym obozie wybrana grupa objęta zostanie dalszym szkoleniem, a pozostali zasilą Sekcję Spadochronową Aeroklubu Wrocławskiego i AZS. W tym miejscu chciałbym dodać, iż obie strony — zarówno WSWF jak i Aeroklub PRL — widzą konieczność uruchomienia na studium zaocznym specjalizacji trenera spadochronowego dla instruktorów pracujących w aeroklubach.

— Do zagadnień związanych z działalnością Zakładu, przede wszystkim interesujących kandydatów na studia, należą warunki przyjęć na rok pierwszy. Czy można uzyskać informację na ten temat?

— Rekrutacja studentów na studia ze specjalizacją spadochronową prowadzona będzie z terenu całego kraju. Pierwszeństwo będą mieć kandydaci zaawansowani w sporcie lotniczym i posiadający dobrą opinię organizacji młodzieżowych oraz aeroklubów regionalnych. Zakwalifikowanie ostateczne nastąpi w porozumieniu z Zarządem Głównym APRL. Począwszy od 1973 roku specjalizację spadochronową kończyć będzie co roku 3 do 6 osób. Ze wstępnego rozeznania wynika, że studia wychowania fizycznego ze specjalizacją spadochronową interesują studentów zagranicznych.

— Na pewno Zakład wykonał już wiele prac związanych ściśle z rozwojem tej tak potrzebnej placówki w naszym kraju?

— Od chwili utworzenia Zakład przystąpił do pracy pod kierunkiem Prorektora WSWF we Wrocławiu doc. dra Aleksandra Barańskiego. Najistotniejszymi pracami, wokół których Zakład obecnie się koncentruje, są sprawy organizacyjne oraz zabezpieczenie w sprzęt i pomoce niezbędne do przystąpienia w najbliższym czasie do pracy dydaktycznej. Ważnym elementem pracy Zakładu jest ścisła współpraca z Radą Trenerów APRL w przygotowaniu i szkoleniu Kadry Narodowej Skoczków Spadochronowych. Zakład jest współautorem programu szkolenia kadry narodowej na rok 1969 oraz współrealizatorem obozów kondycyjno-wyczynowych. Zakład, przy współudziale kierownictwa uczelni, organizuje stałe narady w celu uzgodnienia i zabezpieczenia prawidłowego toku organizacji i przygotowań do zajęć dydaktycznych. Na jedną z ważniejszych narad w listopadzie ubiegłego roku zaproszono przedstawicieli Aeroklubu PRL, z którymi dyskutowano problemy dotyczące pracy Zakładu oraz nakreślono wstępny plan prac badawczych i ich kierunek na okres 5 lat. Zakład Spadochroniarstwa w pierwszych latach swojej działalności ma zapewniony patronat naukowy Katedry Kontroli Lekarskiej WSWF we Wrocławiu.

— Słyszałem, że wkrótce nastąpi powołanie Rady Zakładu Teorii i Metodyki Spadochroniarstwa WSWF?

— Ze względu na konieczność zsynchronizowania szeregu problemów organizacyjnych i metodycznych oraz naukowych zaproponowano powołanie Rady Zakładu, w skład której wejdą przedstawiciele: Wojsk Powietrzno-Desantowych, Obrony Powietrznej Kraju, Dowództwa Wojsk Lotniczych, Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej, Głównego Ośrodka Badań Lotniczo-Lekarskich, Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, Aeroklubu Wrocławskiego, Komitetu Wojewódzkiego PZPR oraz Wyższej Szkoły Wychowania Fizycznego we Wrocławiu. W tym miejscu pragnę dodać, że działalnością naszego Zakładu żywo interesuje się I sekretarz KW PZPR, członek KC PZPR Władysław Piłatowski.

— Jak dalece Zakład radzi sobie z trudnościami finansowymi, które na ogół towarzyszą nowej rozwijającej się placówce naukowo-badawczej?

— Finansowe potrzeby Zakładu Teorii i Metodyki Spadochroniarstwa zaspokajają GKKFiT i APRL. Dotychczas z puli GKKFiT wydano około pół miliona złotych na zakup sprzętu specjalistycznego. Aeroklub PRL przyjmuje na siebie obowiązek udostępnienia bazy technicznej do praktycznego szkolenia, w skład której wchodzą samoloty, spadochrony, lotniska oraz pokrycie kosztów z tym związanych. GKKFiT finansować będzie pozostałe potrzeby Zakładu, a więc koszty wynagrodzenia instruktorów i wykładowców oraz prowadzenia prac naukowo-badawczych. Do tej pory jedynie GKKFiT wywiązał sie z przyjętych zobowiązań. Wkrótce podpisana zostanie umowa z Zarządem Głównym Aeroklubu PRL.

— Początkowo Zakład Teorii i Metodyki Spadochroniarstwa był placówką jednoosobową. Jak sprawa ta przedstawia się obecnie?

— Dzisiaj Zakład ma już dwóch asystentów, którymi są studenci WSWF, a jednocześnie instruktorzy spadochronowi Aeroklubu Wrocławskiego — Józef Adamski i Ryszard Kuś. W najbliższym czasie kolejnym asystentem Zakładu zostanie czołowy skoczek naszego kraju i świata Edward Ligocki.

— Na pewno byłoby jeszcze do omówienia wiele problemów. Niemniej najbardziej aktualne przedstawiliśmy już naszym Czytelnikom. Po pewnym czasie, kiedy Zakład osiągnie rozwój przewidywany w zamierzeniach, wrócimy ponownie do jego działalności, która żywo interesuje wszystkich entuzjastów sportu spadochronowego. Na koniec naszej rozmowy — zwracam się do magistra Stanisława Maksymowicza — jeszcze jedno pytanie: Jak Pan się czuje w roli kierownika Zakładu, pierwszej tego rodzaju placówki w Polsce, tak bardzo potrzebnej i pożytecznej?

— Czułbym się naprawdę dobrze, gdyby trudności, na które napotykam w pracy Zakładu, stopniowo malały, a współpraca, szczególnie z Zarządem Głównym Aeroklubu PRL, układała się lepiej niż do tej pory.

Rozmawiał: TADEUSZ MALINOWSKI

Foto: B. Koszewski

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **W ZWIĄZKU** z pomyślnym zakończeniem lotu statku kosmicznego „Apollo-10" przewodniczący Rady Państwa, Marszałek Polski **Marian Spychalski**, wystosował depeszę gratulacyjną do prezydenta Stanów Zjednoczonych Ameryki **Richarda M. Nixona**.

★

● **W NUMERZE** 1/1960 (styczeń-marzec) kwartalnika „Wojskowy Przegląd Lotniczy" ukazała się obszerna publikacja źródłowa kpt. w st. sp. mgra inż. **Tadeusza Królikiewicza** pt. „Z dziejów Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej". Czytelnikom przypominamy, że ten sam autor pisał o LOPP-ie również w tegorocznych numerach „Skrzydlatej Polski".

★

● **W BIURZE** radzieckich linii lotniczych „Aerofłot" w Warszawie odbyła się 2 czerwca br. konferencja prasowa, na której poinformowano dziennikarzy stołecznych o działalności „Aerofłotu" w tegorocznym sezonie letnim. Informacji udzielał i na pytania odpowiadał warszawski dyrektor radzieckich linii lotniczych **N. S. Czernyszew**.

★

● **NAKŁADEM** Wydawnictwa MON ukazała się książka **Adama Jońca** pt. „Lotnictwo morskie". Stron 280, cena 14 zł. W tymże wydawnictwie znajduje się w druku pamiętnik znanego pilota, uczestnika bitwy o Anglię i b. dowódcy dywizjonu 303, płka **Jana Falkowskiego**, mieszkającego obecnie w Kanadzie. Wspomnienia Falkowskiego przełożyła z angielskiego U. Gutowska. Stron 220, cena 18 zł.

★

● **W BYDGOSKIM** Biurze Projektów Budownictwa Ogólnego, w pracowni inż. **Z. Rudnickiego** opracowano projekt nowego dworca lotniczego w Bydgoszczy. Jego głównym projektantem jest inż. arch. **Tadeusz Czerniawski**. Będzie to budynek parterowy z piętrową nadbudową o kubaturze 5 280 m³. Jak wiadomo, w lipcu br. Bydgoszcz otrzyma połączenie lotnicze z Warszawą. Nowy dworzec lotniczy wybudowany zostanie jednakże w terminie późniejszym.

★

● **SKARBNIK** Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, mgr inż. **Wiktor Leja**, przebywał w Aeroklubie Kujawskim w Inowrocławiu, gdzie spotkał się m. in. z młodzieżą Technikum Chemicznego w Mątwach.

★

● **NA POKŁADZIE** samolotu PLL LOT przywieziono z Zurychu do Warszawy flagę Międzynarodowego Komitetu Olimpijskiego. Będzie ona wywieszona w sali obrad czerwcowej, jubileuszowej sesji MKOL, która odbędzie się w Warszawie.

★

● **W RAMACH** „Lata ZMS 1969" odbędzie się w kraju kilkanaście imprez lotniczych, m. in. regionalne zawody szybowcowe, szybowcowe obozy szkoleniowe i wyczynowe.

★

● **W DNIACH** 18-25 maja br. rozegrano w Aeroklubie Częstochowskim I Zawody Szybowcowe o puchar „Życia Częstochowy". Startowało 12 pilotów, przeprowadzono 3 konkurencje prędkościowe. Pierwsze miejsce i puchar „Życia" zdobył **M. Małolepszy** — 2 675 pkt, przed **T. Zasępą** — 1 975 pkt (obaj Aeroklub Częstochowski. Trzecie miejsce zajął reprezentant Aeroklubu Łódzkiego — **A. Domkę**.

★

● **Z OKAZJI** Międzynarodowego Salonu Lotniczego i Astronautycznego w Paryżu, przebywał w stolicy Francji na zaproszenie władz francuskich dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski**.

★

● **W BIURZE** Zarządu Głównego Aeroklubu PRL w Warszawie odbyło się 3 czerwca br. posiedzenie komitetu organizacyjnego i kierownictwa VIII Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów. Wzięli w nim również udział: prezes ZG APRL **Stefan Antosiewicz** i członek Prezydium Zarządu Głównego Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich red. **Henryk Tycner**. Na zebraniu wysłuchano sprawozdania z imprezy, złożonego przez kierownictwo rajdu i przedyskutowano przedstawione wnioski. W toku dyskusji podkreślono, że poziom tegorocznego rajdu był wyższy niż poprzedniego; wskazano na niezwykle serdeczny stosunek do imprezy ze strony władz terenowych i zakładów pracy. Prezes **Antosiewicz** złożył w imieniu organizatorów serdeczne podziękowanie kierownictwu rajdu i przedstawicielom komitetów terenowych za sprawne i efektowne przeprowadzenie imprezy. Na posiedzeniu postanowiono nie rozwiązywać obecnego komitetu organizacyjnego rajdu i powierzyć mu rozpoczęcie odpowiednio wcześniej przygotowań do następnego, IX Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów, który w przyszłym roku związany będzie z 25-tą rocznicą Zwycięstwa oraz 25-leciem Ziem Zachodnich i Północnych.

★

● **NA** Międzynarodowy Salon Lotniczy i Astronautyczny w Paryżu wyjechała delegacja Klubu Publicystów Lotniczych SDP w osobach: prezes KSL red. **Jerzy R. Konieczny** i red. **Maria Teisseyre** z Wrocławia.

★

● **W DNIACH** 14-15 czerwca br. na lotnisku Aeroklubu Łódzkiego (Lublinek) odbędą się IV z kolei ogólnopolskie zawody modeli latających spółdzielni mieszkaniowych o nagrodę przechodnią Centralnego Związku Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego. Organizatorem zawodów jest Robotnicza Spółdzielnia Mieszkaniowa „Lokator" w Łodzi i Aeroklub Łódzki przy udziale Zarządu CZSBM i Zarządu Głównego Aeroklubu PRL.

★

● **W NUMERZE** 22(805) tygodnika „Dookoła Świata" **Marian Bielicki** w artykule pt. „Przed Ikarem był Etana" pisze m. in., że pierwszym znanym dotąd badaczem najdalszej przeszłości, śmiałkiem, który odważył się polecieć ku niebu, był bohater legend sumeryjskich i akadyjskich — **Etana**. Legenda o nim narodziła się w kręgu kultury Akadów, ludu, który w trzecim tysiącleciu przed naszą erą żył na północnych krańcach doliny Dwurzecza — nad brzegami Tygrysa i Eufratu. **Etana**, imię o tysiąclecia starsze od Ikara, głębiej sięga w historię marzeń ludzkości o wyprawach podniebnymi szlakami. Zapamietajmy więc, że **przed Ikarem był Etana**.

★

● **NA LOTNISKU** Aeroklubu Radomskiego w Piastowie odbyły się Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających. W tych eliminacjach do mistrzostw Polski uczestniczyło 49 zawodników z 10 aeroklubów. Nośna pogoda i udane modele sprawiły, że ogólne wyniki były dobre. Odnotowano wiele lotów — „maxów". Dla kilku egzemplarzy (nie zabezpieczonych należycie) warunki okazały się... za dobre. Wiatr poniósł je daleko za lotnisko, sprawiając wiele kłopotów właścicielom, a także organizatorom imprezy.

A oto lista zwycięzców poszczególnych konkurencji. Klasa F-1-A: I miejsce — Lech Strumiński, Białystok, 880 pkt; II — Tadeusz Skrzesiński, Bielsko Biała, 754 pkt.; III — Andrzej Libiński, Świdnik, 745 pkt. Klasa F-1-B: I — Andrzej Piątkowski, Warszawa, 606 pkt.; II — Henryk Matejek, Warszawa, 600 pkt.; III — Tadeusz Seremak, Radom, 399 pkt. Klasa F-1-C: Jerzy Zwoliński, Warszawa, 730 pkt.; Zygfryd Sulisz, Warszawa, 655 pkt.; Jan Rosiński Warszawa, 401 pkt (ram)

POLSKA Z LOTU PTAKA

NOWA HUTA. Na zdjęciu — fragment miasta, które wraz z kombinatem im. Lenina obchodzi w tym roku 20-lecie istnienia.

Foto: B. Koszewski

WIELKA MANIFESTACJA JEDNOŚCI

ECHA LOTU

W niedzielę 1 czerwca, w nastroju powagi i dumny z osiągnięć osobistych i sukcesów naszego kraju, naród polski wybrał w powszechnym głosowaniu posłów na Sejm i radnych rad narodowych.

Wyjątkowo licznie uczestniczyła w wyborach młodzież, w tym młodzież lotnicza. Po raz pierwszy w życiu głosowało ponad 2,5 miliona dziewcząt i chłopców, którzy uzyskali swe obywatelskie prawa wyborcze.

Wraz z całym społeczeństwem głosowali również polscy lotnicy – cywilni i wojskowi, pracownicy przemysłu lotniczego, lotnictwa sportowego, komunikacyjnego, sanitarnego i gospodarczego oraz liczni działacze społeczni lotnictwa.

Wybitny polski pilot II wojny światowej, obecnie sekretarz generalny Aeroklubu PRL, płk pil. Stanisław Skalski, oddając swój głos na kandydatów Frontu Jedności Narodu powiedział przedstawicielowi „Expressu Wieczornego":

„Udział w głosowaniu traktowałem jako swój ważny obowiązek obywatelski. A robiłem to z tym większą satysfakcją, że postulaty wyborcze FJN są programem rozwiązywania najistotniejszych współczesnych spraw Polaków.

W ogóle program wyborczy FJN stanowi platformę współpracy dla wszystkich obywateli, wyczulonych na losy swego kraju. Cieszę się, że na tej płaszczyźnie wszyscy patriotycznie nastawieni Polacy, bez względu na drogi jakimi doszli do ludowej ojczyzny, znaleźli wspólny język w umacnianiu Rzeczypospolitej i budowie jej dobrobytu."

Mandaty posłów i radnych przyznano najlepszym, ludziom, których praca, działalność społeczna i polityczna zdobyły ogólną aprobatę i zjednały im powszechne zaufanie. Będą oni przez najbliższe cztery lata organizować nasz społeczny wysiłek w budowie Polski silnej, niepodległej i bogatej, w pomnażaniu imponującego, dotychczasowego, 25-letniego dorobku naszego Ludowego Państwa.

Wśród 460 posłów do Sejmu, wybranych 1 czerwca, znajdują się członkowie kierownictwa Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, Zjednoczonego Stronnictwa Ludowego i Stronnictwa Demokratycznego.

Posłem na Sejm wybrano Dowódcę Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego, który kandydował w Okręgu Wyborczym nr 60 w Ostrowie Wielkopolskim.

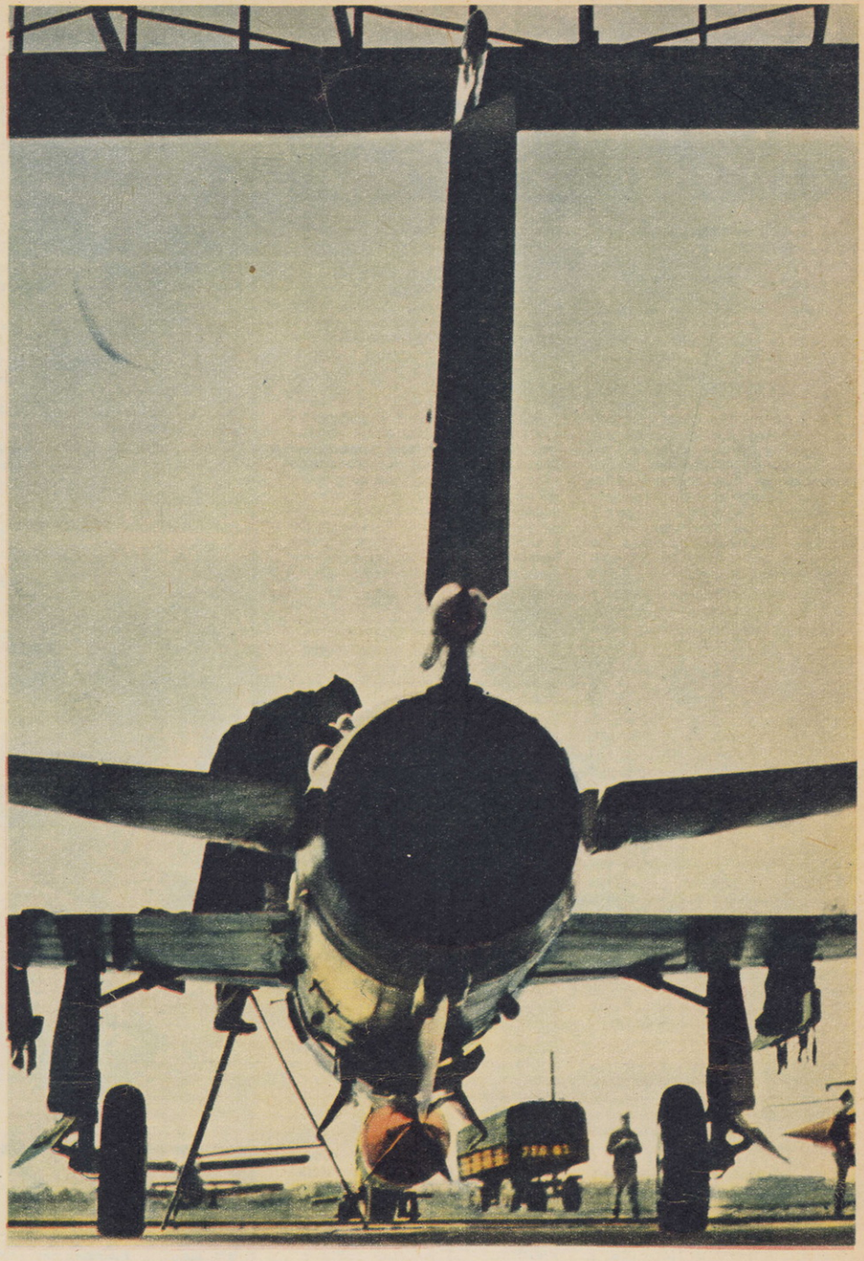
Wybory do Sejmu i rad narodowych w dniu 1 czerwca 1969 r. były wielką manifestacją jedności narodu polskiego i zapiszą się na trwałe jako doniosły akt polityczny w życiu naszego kraju. (k)

25 LAT TSWL

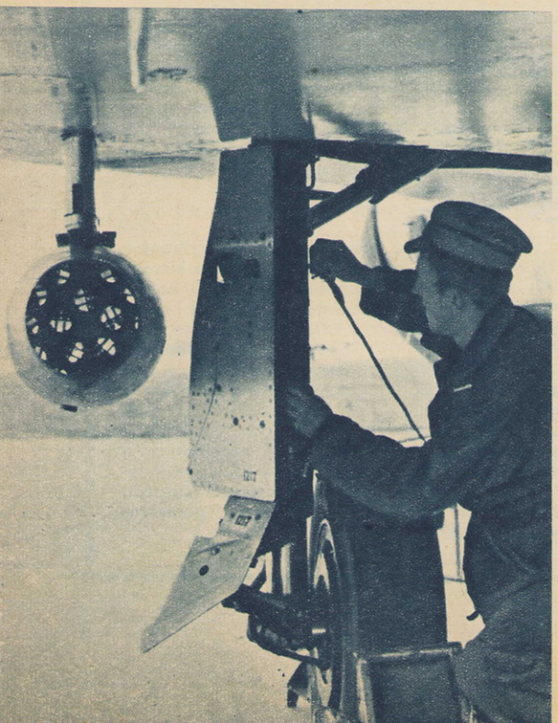
SREBRNY JUBILEUSZ SZKOŁY MECHANIKÓW LOTNICZYCH

TECHNICZNA Szkoła Wojsk Lotniczych w Zamościu obchodzi w bieżącym roku wraz z Polską Ludową i ludowym Lotnictwem Polskim swoje chlubne dwudziestopięciolecie. W mieście słynącym z renesansowej architektury i wielu zabytków, siedzibie dawnej Akademii Zamojskiej, której gmach zachował się do dziś, powstała w 1944 r. pierwsza szkoła lotnicza ludowego Wojska Polskiego. Dała ona początek przeniesionej później do Dęblina Oficerskiej Szkole Lotniczej (obecnie WOSL) oraz Technicznej. Oficerskiej Szkole Wojsk Lotniczych, która mieści się obecnie w Oleśnicy. Zamość stał się więc kolebką odrodzonego szkolnictwa lotniczego w Polsce Ludowej, które w minionym ćwierćwieczu osiągnęło wysoki poziom nauczania, przygotowuje co roku nowy zastęp młodych techników, nawigatorów i pilotów — obrońców ojczystego nieba.

W pomysłowo urządzonej sali tradycji TSWL zgromadzono wiele pamiątek, fotografii, kronik oraz zabytkowych już dziś fragmentów dawnej, tej sprzed ćwierćwiecza techniki lotniczej. Znajduje tu także odzwierciedlenie bogata i tragiczna przeszłość Zamościa i Zamojszczyzny. Wśród zgromadzonych przez lata pamiątek uczą się historii ojczystej żołnierze i młodzież cywilna, przybywająca tu z miasta i powiatu, by zapoznać się z tradycjami i dniem dzisiejszym szkoły.



Zanim samolot wystartuje, mechanik musi skontrolować działanie wszystkich jego elementów.



Elewi Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych rekrutują się najczęściej spośród absolwentów zasadniczych szkół zawodowych, są też wśród nich maturzyści, którzy ukończyli średnie szkoły ogólnokształcące lub techniczne. Oprócz żołnierzy, którzy rozpoczynają od nauki w tej szkole zasadniczą służbę wojskową w lotnictwie, są tu także ochotnicy, żołnierze służby długoterminowej. Program szkolenia jest obszerny, obejmuje wiele przedmiotów, w tym m. in. szkolenie ogólnowojskowe, społeczno-polityczne oraz zawodowe z zakresu techniki lotniczej. Nauka połączona jest z praktycznymi zajęciami przy sprzęcie i w warsztatach szkolnych.

TSWL jest szkołą młodszych specjalistów techniki lotniczej, przygotowuje mechaników lotniczych różnych specjalności, w tym mechaników eksploatacji samolotów odrzutowych, radiomechaników, fotolaborantów, specjalistów służby elektrogazowej i innych. Absolwenci TSWL uzyskują kwalifikacje i tytuły mechaników samolotowych lub śmigłowcowych, otrzymują specjalne odznaki i legitymacje, które honorowane są również w lotnictwie cywilnym. Po ukończeniu szkoły odbywają praktykę, a następnie pełnią służbę w jednostkach Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Najzdolniejsi z nich mogą ubiegać się o przyjęcie do zawodowej służby w lotnictwie wojskowym w charakterze podoficerów personelu technicznego. Chętni do dalszej nauki mogą być skierowani do Szkoły Chorążych Personelu Technicznego WL, w której można uzyskać dyplom technika w jednej z następujących specjalności: eksploatacja samolotów; uzbrojenia lotniczego; osprzętu lotniczego lub samolotowych urządzeń radioelektronicznych.

W każdej jednostce lotniczej, na każdym lotnisku wojskowym i cywilnym oraz w aeroklubach, można dziś spotkać techników i mechaników lotniczych, którzy zdobywali zawód w zamojskiej TSWL. Przed kilku laty ukończyli tę szkołę m. in.: starszy mechanik eksploatacji w jednostce lotnictwa myśliwskiego, st. sierż. Grzegorz Zieliński; starszy mechanik DTOS (dział technicznej obsługi samolotów), st. sierż. Stanisław Duc; starszy mechanik osprzętu, sierż. Jerzy Markiewicz; starszy mechanik samolotu naddźwiękowego, sierż. Wacław Sobiś; starszy mechanik samolotu naddźwiękowego, plut. Henryk Buńka. Dowództwo jednostki, w której wymienieni pełnią służbę, wysoko ocenia ich umiejętności zawodowe, powierza im odpowiedzialne funkcje w pododdziale technicznym, przedstawiając ich co pewien czas do odznaczeń, awansów i nagród. Podoficerowie zawodowi, o których mowa, zyskali sobie uznanie przełożonych i duży autorytet u podwładnych — mechaników, żołnierzy służby zasadniczej. Wykazując się w pracy zawodowej posiadanymi umiejętnościami, wzorową postawą i zdyscyplinowaniem, dają dobry przykład swym młodszym kolegom i podwładnym, mają poważne osiągnięcia w oddziaływaniu wychowawczym. Warto wspomnieć, że pododdział techniczny, w którym pełnią służbę, wykonuje swoje zadania bezawaryjnie — w roku 1968 wysunął się na pierwsze miejsce w Wojskach Lotniczych.

Wielu absolwentów TSWL, równocześnie z praktyką i służbą w jednostkach lotniczych, stale uzupełnia swoją wiedzę, doskonali zdobyte w szkole kwalifikacje. Do takich, którzy rozmiłowali się w wiedzy technicznej i nie zamierzają poprzestać na tym, co uzyskali w TSWL, należy m. in. plut. Jerzy Jarocki. Będąc w jednostce lotniczej starszym mechanikiem samolotu naddźwiękowego, uczęszczał do szkoły wieczorowej, uzyskując w 1968 roku świadectwo maturalne. Obecnie przygotowuje się do egzaminów wstępnych w Wojskowej Akademii Technicznej.

Tymczasem do zamojskiej szkoły przybywają nowi kandydaci na mechaników lotniczych. Po przeszkoleniu unitarnym (mechanik lotnictwa wojskowego musi być przede wszystkim dobrze wyszkolonym żołnierzem) elewi przystępują do nauki zawodu. Do ich dyspozycji pozostają sale lekcyjne, świetnie wyposażone laboratoria i gabinety przedmiotowe oraz biblioteki i czytelnie. Duży nacisk kładzie się na zajęcia praktyczne przy silniku i płatowcu. Samoloty i śmigłowce, liczne przekroje rozmaitych elementów, makiety urządzeń pracujących, odpowiednio wyposażone warsztaty i pracownie — wszystko służy jak najlepszemu przygotowaniu mechaników do ich przyszłej pracy w jednostkach lotniczych.

Doświadczona kadra wykładowców i instruktorów zapoznaje elewów z tajnikami wiedzy technicznej, uczy ich nowoczesną metodą szkolenia programowego, stosując najdoskonalsze ze znanych formy dydaktyczne. Wymaga to dużego wysiłku ze strony uczniów i kadry nauczającej, ale za to rezultaty nauki wyrażają się w bardzo dobrych i dobrych wynikach. W szkoleniu częste zastosowanie znajdują maszyny do nauczania, ułatwiające w poważnym stopniu opanowanie przez elewów rozległego materiału programowego. Dużą pomocą są wykorzystywane w szkoleniu filmy instruktażowe, przezrocza i specjalne audycje, nagrane na taśmę magnetofonową. To wszystko pozwala, obok zdobywania i ugruntowywania wiedzy teoretycznej, nabywać potrzebne mechanikom lotniczym nawyki, przyczynia się do wyrobienia wysokiej kultury technicznej, poczucia dyscypliny i odpowiedzialności. Zagadnienie niezmiernie ważne, zważywszy, że to od pracy mechanika w dużym stopniu zależy bezpieczeństwo i higiena lotu na przygotowanym przez niego samolocie, a więc także życie wykonującego w powietrzu zadanie pilota.

Elewi TSWL zdają sobie doskonale sprawę z ważności obowiązków i zadań, które będą wykonywać w jednostkach lotniczych. Dokładają wszelkich starań, by materiał programowy w szkole opanować jak najlepiej.

Zebranie Koła Młodzieży Wojskowej w jednym z pododdziałów szkolnych.

Oficerowie – wykładowcy z cyklu eksploatacji. Dzięki wytężonej pracy całej doświadczonej kadry wykładowców i instruktorów uczniowie TSWL osiągają bardzo dobre wyniki w nauce.

W przodującym pod względem szkolenia i dyscypliny pododdziale szkolnym, który niedawno odwiedziliśmy, odbywało się zebranie żołnierskie. Elewi omawiali sprawy związane z przygotowaniem do egzaminów końcowych. Nauka własna i powtarzanie przerobionego materiału odbywa się w małych, najczęściej trzyosobowych grupach. Elew, któremu trudniej przychodzi opanowanie rozległych wiadomości, znajduje koleżeńską pomoc dwóch innych elewów, wykazujących się bardzo dobrymi wynikami w nauce. Usprawnienie tej właśnie pracy samokształceniowej i rozszerzenie samopomocy koleżeńskiej było właśnie tematem wspomnianego zebrania żołnierskiego. Wyrażono podczas dyskusji chęć dorównania starszym kolegom, pełniącym odpowiedzialne zadania w różnych jednostkach Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju.

Pomoc koleżeńska w nauce oraz działalność kulturalno-oświatowa i rozrywkowa — w ramach zajęć świetlicowych — organizowana jest przez aktyw żołnierski pododdziału. Wśród najbardziej zaangażowanych w organizacji wspomnianych przedsięwzięć należy wymienić takich np. elewów, jak Wojciech Kubiak, Jerzy Luberda, Alfred Profaska i Andrzej Więckowski. Wnosząc wiele własnej inwencji do procesu szkolenia i samowychowania (m. in. organizowano konkursy i quizy związane tematycznie z programem nauczania, rozwinięto działalność kółek zainteresowań, dużą rolę na odcinku wychowania oraz dyscypliny odegrał wybrany przez żołnierzy Sąd Koleżeński) przyczynili się oni w niewątpliwym stopniu do sukcesu pododdziału. Pododdział zwyciężył we współzawodnictwie na szczeblu szkoły, uzyskując najlepsze wyniki w nauce i najwyższy poziom dyscypliny. Praca organizacyjna i samokształceniowa, którą rozwinięto w pododdziale, miała doniosłe znaczenie w ugruntowaniu świadomości politycznej żołnierzy oraz w podnoszeniu wyników szkolenia ogólnowojskowego i zawodowego. Stwierdzają ten fakt z całą satysfakcją wykładowcy i instruktorzy, podkreśla to również dowódca pododdziału, kpt. Tadeusz Bosiacki.

Co to znaczy być aktywistą w pododdziale szkolnym i jakie są tego reperkusje i efekty — wskazuje przykład elewa Alfreda Profaski. Przełożeni zaznaczają, że jest on jednym z wielu, niemniej warto właśnie o nim powiedzieć kilka słów.

Nieetatowy pomocnik dowódcy plutonu, cieszy się wśród swoich kolegów niemal takim autorytetem, jakim szczycić się może każdy oficer. Z wyboru jest przewodniczącym Koleżeńskiego Sądu dla Szeregowców. Działalność tej instytucji, niezmiernie istotna w życiu żołnierzy, ogranicza się najczęściej do przedsięwzięć profilaktycznych. Dzięki Profasce, który jest nauczycielem z zawodu, działalność ta zyskała sobie dużą rangę i autorytet — przywołani zostali w porę do porządku najbardziej nawet niesforni koledzy. Ukształtowała się korzystna atmosfera współodpowiedzialności za postępowanie kolegów, za ich wyniki w nauce, za poziom dyscypliny w drużynie, w grupie, w pododdziale. Na marginesie jeden z przykładów. Pewnego razu jeden z elewów postanowił udać się na „zielony" urlop (prawdopodobnie umówił się na spotkanie, a nie zdążył postarać się o kartę urlopową). Był już w przedziale pociągu, stojącego na stacji Zamość. W najbardziej niespodziewanym dla „lewego" urlopowicza momencie wkroczyli do przedziału jego najbliżsi koledzy. Wstępnie wyjaśnili jakimś tam sposobem niedoszłemu urlopowiczowi niestosowność przedsięwzięcia, po czym wszyscy wrócili do szkoły. Tu zaś trzeba było szczegółowo wytłumaczyć się z lekkomyślnego postępku przed Sądem Koleżeńskim. A sąd, chociaż koleżeński, jest sprawiedliwy. Koleżeński, nie znaczy — pobłażliwy. Skończyło się więc w rezultacie koleżeńską naganą i oddaniem niefortunnego urlopowicza pod tak zwane koleżeńskie, zespołowe wychowanie.

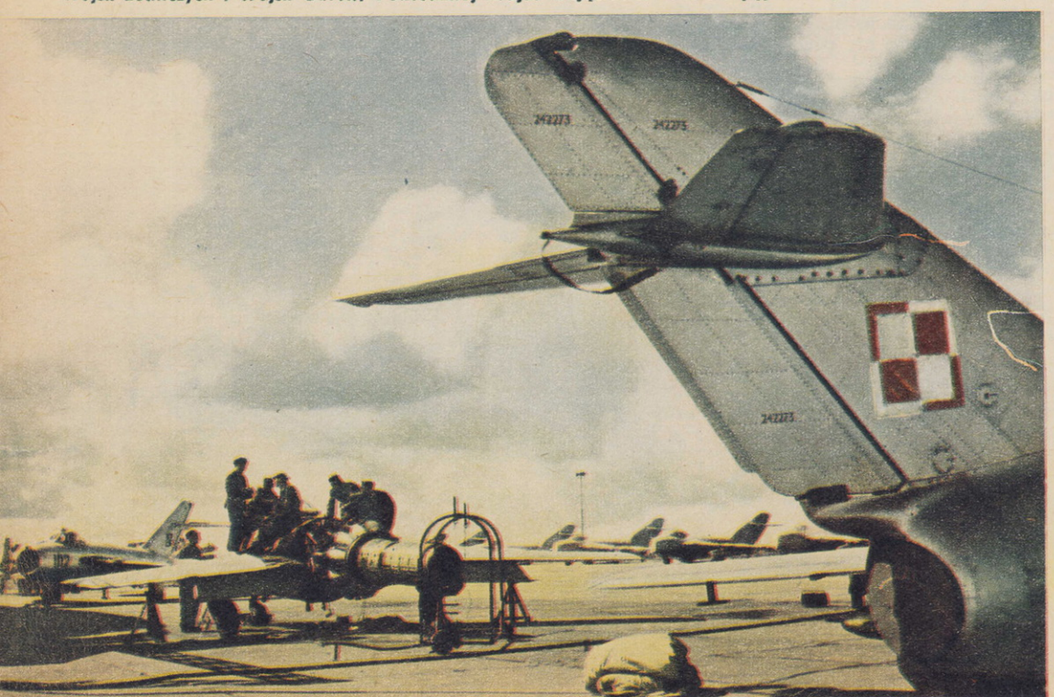
O elewie Andrzeju Więckowskim, który pochodzi z Warszawy, najpierw wspominał przy jakiejś okazji dowódca pododdziału, mówili też o nim jego koledzy. On to przy współpracy innych kolegów, zorganizował i prowadził, niczym Fedorowicz z telewizji, wieloetapowy konkurs pod tytułem „Najnowsza historia Polski". W związku z 25-leciem PRL. W nawiązaniu do jubileuszu polskich skrzydeł i zamojskiej szkoły. Z dużym znawstwem rzeczy, był w szkole instruktorem harcerskim, potrafił zainteresować tematem nie tylko elewów, ale również kadrę, zapraszając oficerów w skład jury, a starszych i weteranów z miasta na ekspertów.

Rozmawiamy z warszawiakiem w mundurze. W Zamościu czuje się jak u siebie w domu. Mówi, że wiele słyszał o tym mieście, nic natomiast nie wiedział o Technicznej Szkole Wojsk Lotniczych. O tym, że istnieje taka szkoła dowiedział się dopiero wtedy, gdy został w niej uczniem. Wykazuje wiele inicjatywy jako członek Koła Młodzieży Wojskowej, z ramienia tego zarządu jest odpowiedzialny za właściwe wykorzystanie i urozmaicenie czasu wolnego w pododdziale. I z tego zadania wywiązuje się wzorowo, z dużym pożytkiem dla siebie i innych.

W dwudziestym piątym roku istnienia Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych szkolenie i wychowanie elewów, przyszłych mechaników lotniczych, ma inny kształt niż w 1944 roku. Trudno dziś w ogóle porównywać tamte warunki, z okresu wojny i pierwszych lat powojennych z tymi, które zastajemy obecnie. Zmieniło się lotnictwo, do czego przyczynił się niebywały postęp techniczny, wzrosły niepomiernie wymagania stawiane dziś przed mechanikiem, musiały więc ulec zmianie formy i metody szkolenia. TSWL jest szkołą techniczną nowego typu, jest szkołą nowoczesną, przygotowującą młodszych specjalistów w różnych dziedzinach, daje sposobność zdobycia zawodu przydatnego również w gospodarce narodowej. Służba wojskowa rozpoczęta w tej szkole jest dla wielu młodych ludzi startem do samodzielnej pracy zawodowej oraz dalszej nauki.

Kpt. BRONISŁAW MORYC

Po ukończeniu szkoły absolwenci TSWL odbywają praktykę, a następnie pełnią służbę w jednostkach Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Zdjęcia: J. Tobolski (2), WAF (1) i A. Pałkowski (2)



JESZCZE TYLKO 5 TYGODNI

NIEDAWNO zupełnie niezauważalnie, minął półmetek XII Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski". Za 5 tygodni nastąpi zakończenie eliminacji skoczków poprzez Zawody Całoroczne do tegorocznych Spadochronowych Mistrzostw Polski — zarówno juniorów jak i seniorów. Do tej pory — mamy w tym przypadku na myśli dzień 29 maja, w którym zestawiono uzyskane wyniki i przekazano je do publikacji — napłynęły zgłoszenia jedynie 10 sportowców. Pierwszych czterech skoczków w naszym zestawieniu rozegrało po dwie konkurencje.

XII z kolei Zawody Całoroczne, które rozpoczęły się latem ubiegłego roku, trwają — zgodnie z poprawkami regulaminowymi — do końca 1969 r. Eliminacje natomiast poprzez Zawody Całoroczne do mistrzostw Polski kończą się dnia 23 lipca br. o godzinie 24. Do 25 lipca br. do godziny 13 przyjmowane będą telefoniczne lub telegraficzne zgłoszenia wyczynów uzyskanych w ostatnich dniach trwania eliminacji. Czasu na zakwalifikowanie się do mistrzostw Polski, tak juniorów jak i seniorów, pozostało bardzo mało. Dokładnie 38 dni.

Do dnia 29 maja br. komisja sędziowska zawodów otrzymała 10 zgłoszeń skoczków do XII Zawodów Całorocznych. Sportowcy ci reprezentują 5 aeroklubów. Prowadzenie w zawodach objął skoczek Aeroklubu Krakowskiego Henryk Serda, który za dwie rozegrane konkurencje uzyskał 4 315 pkt. Drugie i trzecie miejsce obsadzili sportowcy Aeroklubu Kujawskiego w Inowrocławiu: Sylwester Jakubowski i Czesława Lewandowska.

Dzisiaj, to znaczy 15 czerwca br., gdy Czytelnicy zapoznają się z wynikami eliminacji do mistrzostw Polski (na dzień 29 maja br.), rezultaty podane przez nas w niżej zamieszczonym zestawieniu uległy radykalnej zmianie. Codziennie bowiem napływają nowe protokoły wyczynów z poszczególnych aeroklubów. Wśród autorów tych wyczynów jest wielu skoczków wojskowych. Z satysfakcją dowiadujemy się, że raz już zgłoszone wyniki, nawet dość dobre, są poprawiane.

Zdjęcie: T. M.

W związku z licznymi zapytaniami jak i prośbami dotyczącymi regulaminu XII Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski", odpowiadamy, iż ze względów technicznych nie jesteśmy w stanie opublikować pełnego tekstu wspomnianego regulaminu.

Podajemy natomiast jego główne założenia. W porównaniu do regulaminu XI Zawodów Całorocznych uległ on jedynie niewielkim zmianom. Zawody trwają od 1 sierpnia 1968 r. do 31 grudnia 1969 r. Podobnie jak w ubiegłych latach, każdą konkurencję zawodów można rozgrywać wielokrotnie, przy czym liczony będzie zawsze najwyżej punktowany wyczyn.

Program zawodów obejmuje 4 konkurencje:

I. dwa skoki z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania,

II. dwa skoki w nocy z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania,

III. dwa skoki z wysokości 1 500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu, na celność lądowania,

IV. dwa skoki z wysokości 2 000 m — abrobacja spadochronowa.

Punktacja za celność lądowania. Punktacją objęto koło o średnicy 4 m (promień 2 m). Za dwa celne skoki zawodnik otrzymuje 2 000 pkt. (2x1 000). Za 1 cm odległości od środka koła skoczek uzyskuje 5 pkt. Sposób obliczenia: (0,25 x 5 — 125 — 1 000 — 875) i 0,02 m (2 x 5 = 10 — 1 000 — 990), czyli za konkurencję zawodnik otrzymuje 1 865 pkt. (875—990). W przypadku, gdy skoczek w dwóch skokach celnościowych uzyskał wynik 0,00 m (czyli 2 000 pkt), otrzymuje on wtedy premię za konkurencję w wysokości 500 pkt. Premię tę dopisuje się do punktów uzyskanych za konkurencję.

Punktacja za akrobację. Za prawidłową wiązankę figur pełnej akrobacji dla seniorów, a dla juniorów bez salt, zawodnik otrzymuje 1 000 pkt. Punkty te uzyskuje w przypadku, jeśli: skoczkiem jest mężczyzna-senior i wykonał wiązankę w czasie nie przekraczającym 12 sekund; skoczkiem jest kobieta-seniorka i wykonała wiązankę w czasie nie przekraczającym 13 sekund; skoczkiem jest mężczyzna-junior i wykonał wiązankę w czasie nie przekraczającym 11 sekund; skoczkiem jest kobieta-juniorka i wykonała wiązankę w czasie nie przekraczającym 12 sekund. Każdy zawodnik może uzyskać premię za przyspieszenie wykonania akrobacji: za każdą sekundę otrzymuje 100 pkt, za każdą natomiast dziesiątą sekundy 10 pkt. Przykład obliczenia: skoczek-senior uzyskał 9,8 s. W rezultacie otrzymuje on 220 pkt premii, czyli za całą wiązankę 1 220 pkt.

Konkurencja w zakresie akrobacji spadochronowej musi być kontrolowana i oceniana przy udziale co najmniej dwóch komisarzy sportowych z różnych aeroklubów, upoważnionych do tych czynności przez daną jednostkę (patrz: część A pkt. 6 regulaminu CZSpad.).

Klasyfikacją końcową Zawodów Całorocznych objęte będą cztery konkurencje przewidziane regulaminem zawodów. Stąd też zwycięzcami zawodów w grupie seniorów i juniorów zostaną ci skoczkowie, którzy otrzymają największą ilość punktów za cztery konkurencje.

W mistrzostwach Polski seniorów będą mogli wziąć udział ci skoczkowie, którzy do 23 lipca br. włącznie uzyskają za trzy konkurencje, w tym jedną obowiązkową (IV—akrobacja), najwyższe noty punktowe.

W mistrzostwach Polski juniorów będą mogli startować ci skoczkowie, którzy w dniu zakończenia mistrzostw Polski nie przekroczą 21 roku życia oraz którzy do 23 lipca włącznie za trzy konkurencje, w tym jedną obowiązkową (IV—akrobacja bez salt), uzyskają najwyższe noty punktowe.

Zgłoszenia wyczynów przesyłać należy w formie obowiązującej dokumentacji sportowej pod adresem ZG Aeroklubu PRL Warszawa, Krakowskie Przedmieście 55, z zaznaczeniem na kopercie: Całoroczne Zawody Spadochronowe.

Apelujemy o prawidłowe nadsyłanie dokumentacji każdego wyczynu, nie odkładanie konkurencji na ostatnią chwilę oraz jak najbardziej sportowe przeprowadzenie zawodów.

Życzymy pomyślnych startów!

(m)

WYNIKI ELIMINACJI SKOCZKÓW POPRZEZ CZSPAD DO SPADOCHRONOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

1.	Henryk SERDA	Kraków	— 4 315 pkt.
2.	Sylwester JAKUBOWSKI	Inowrocław	4 160 pkt.
3.	Czesława LEWANDOWSKA	Inowrocław	3 685 pkt.
4.	Zbigniew SOŁBUT	Białystok	3 175 pkt.
5—7.	Eugeniusz SZUMIEJKO	Wrocław	2 500 pkt.
5—7.	Stanisław SIRKO	Gliwice	2 500 pkt.
5—7.	Andrzej MARTYNIAK	Gliwice	2 500 pkt.
8.	Leszek PANEK	Wrocław	1 945 pkt.
9.	Marian ZAPART	Wrocław	1 675 pkt.
10.	Ryszard WIŚNIEWSKI	Inowrocław	1 400 pkt.

VIII ZAWODY SZYBOWCOWE W OPOLU

W tym roku tradycyjne już klubowe zawody szybowcowe o puchar przewodniczącego PWRN w Opolu odbyły się w dniach 2—10 maja.

Mimo późnej wiosny zaryzykowano początek maja i — co jest istotne — tę „konkurencję" wygrał organizator. Zdołano rozegrać pięć konkurencji, a już trzy wystarczają do zaliczenia zawodów. Konkurencje planowano bez żadnych rewelacji, ale dzięki temu zaliczono wszystkie.

W pierwszym przelocie docelowo-powrotnym: Polska Nowa Wieś — Rzepce wszyscy zawodnicy kończą konkurencję, a zwycięzcą zostaje pilot Andrzej Witkowski z prędkością 85,2 km/h.

Drugą konkurencją ze względu na silny wiatr był przelot docelowy: Polska Nowa Wieś — Ostrów — 117 km. Tu wygrywa będący dotychczas na drugiej pozycji Waldemar Siwy. Młodzi zawodnicy, piloci Krawczyk i Ratyński, plasują się coraz bliżej zwycięzcy. W trzecim dniu imprezy pogoda się nieco poprawia i pozwala na rozegranie przelotu docelowo-powrotnego do Częstochowy — 210 km. Przelot ten przynosi dwie niespodzianki — wygrywa młody pilot Henryk Krawczyk z prędkością 58,5 km/h, czterech zawodników kończy trasę jako prędkościową, a jedynie dwóch ląduje przed lotniskiem — 1 km (!), a drugi 3 km. Trzeba dodać, że ten „kilometrowy" pechowicz pilot Poleszczuk miał doskonałą prędkość — no cóż, tak bywa.

Dzień, w którym rozegrano czwartą konkurencję, nie wróżył jej powodzenia. Całkowite pokrycie nieba cirrostratusem i trochę altocumulusa stawiało pod znakiem zapytania nie tylko przelot, ale w ogóle latanie. Sonda pokazała, iż przelot jest możliwy, ale z uwagi na silny wiatr zaplanowano krótki przelot prędkościowy do Oleśnicy — 71 km. Piloci nie ufają takim warunkom. Rzeczywistość okazała się inna. Z sześciu zawodników pięciu dolatuje do celu i to dość prędko — czas zwycięzcy Siwego poniżej jednej godziny! Siwy umacnia swoją pozycję.

Kolejny dzień i piąta konkurencja — przelot po trójkącie 101 km. Znowu silny wiatr utrudnia zadanie zawodnikom i w rezultacie przylot Siwego na metę nie przesądza przelotu na rzecz prędkości i zostaje zamieniony jako odległościowy po wyznaczonej trasie. Pogoda „siadła", więc następne trzy dni spędzono na pracy przy sprzęcie.

Dziesiątego maja zawody zostają zakończone. Puchar przewodniczącego PWRN w Opolu, Józefa Buzińskiego, zdobył Waldemar Siwy. Pilot ten na pięć konkurencji wygrał trzy, latał równo i pewnie, z dużym zacięciem, co zresztą czynili wszyscy bez wyjątku zawodnicy. Zawody się udały.

WYNIKI OFICJALNE

1. Waldemar Siwy — 13 370 pkt; 2. Henryk Krawczyk — 10 966 pkt; 3. Waldemar Ratyński — 10 090 pkt; 4. Andrzej Witkowski — 10 050 pkt; 5. Ryszard Rutkowski — 7 324; 6. Włodzimierz Poleszczuk — 7 258 pkt.

PAWEŁ WOŹNIAK

Grupa opolskich pilotów przed piątą konkurencją VIII Zawodów.
Foto: J. Stemplewski

KOMU TO POTRZEBNE?

BIURO Zarządu Głównego Aeroklubu PRL rozesłało do klubów protokół z narady przewodniczących sekcji szybowcowych aeroklubów regionalnych. Narada ta odbyła się w Warszawie 5 marca br. Nie pisałem nic o tej naradzie, ponieważ nie brałem w niej udziału. Nie otrzymali bowiem zaproszenia ani członkowie Komisji Szybowcowej, ani zajmujący się szybownictwem przedstawiciele „Skrzydlatej Polski".

Dlaczego więc teraz, po trzech miesiącach, wracam do tej sprawy? Do napisania niniejszego zostałem zobligowany listami, nawet zbiorowymi, naszych Czytelników. Wypowiedziami pilotów, którzy spotykali mnie na lotniskach w czasie ostatniego rajdu samolotowego dziennikarzy. O co chodzi?

Wspomniany na wstępie protokół, dokument w jakiejś mierze oficjalny, zawierający różne ciekawe spostrzeżenia oraz postulaty dotyczące sportu szybowcowego, ustosunkowujący się do niektórych problemów latania bezsilnikowego — a więc swoją treścią sugerujący obiektywny i poważny charakter, zawiera passus, który do żywego dotknął pilotów i działaczy, spowodował ich reakcję między innymi w formie listów i wypowiedzi skierowanych do redakcji.

Sprawiedliwość społeczna jest fundamentalnym założeniem naszego ustroju. Wszyscy przywykliśmy do tego, że obowiązują u nas właśnie s p r a w i e d l i w e normy współżycia. Między obywatelami a instytucjami i w ogóle państwem, między instytucjami, wśród ludzi. Normy te wynikają z szeregu aktów prawnych uchwalonych w PRL, a nawet więcej — z naszych, nie zawaham się tu użyć jednoznacznego słowa, socjalistycznych przyzwyczajeń. I właśnie dlatego jesteśmy tak bardzo wyczuleni na wszelkie niesprawiedliwości, nieuzasadnione zarzuty i negatywne oceny.

Sformułowania, które oburzyły naszych Czytelników, brzmiały następująco (punkt 9): „Centrum w Lesznie nie jest należycie wykorzystywane. Organizacja lotów pozostawia wiele do życzenia. Przydział szybowca i zadania zależą od kaprysu jednej osoby. Często pod pretekstem organizacji próby rekordu blokuje się 3 szybowce dla jednej osoby. Ogół pilotów jest traktowany niepoważnie i piloci unikają Centrum".

Nikt nie przeczy, że tego rodzaju wypowiedź mogła paść w czasie narady. Każdemu ostatecznie wolno mówić, co mu się podoba i wydaje, ale jeśli już tego typu zarzuty padają — przed wpisaniem ich do protokołu — należy wyraźnie zaznaczyć, kto jest ich autorem, kto „celem", a przede wszystkim nie wolno ich pisać w formie, której właściwe miejsce jest w maglu...

takich zabiegach... Z pełnym zaufaniem spoglądamy na zamierzenia Centrum i jego kierownictwa, dowodem czego jest zaplanowany gremialny przyjazd ekipy wrocławskiej do Leszna w okresie lata br... Ze smutkiem patrzę, gdy olbrzymie doświadczenie popularnego kierownika Centrum, jego bezstronność w ocenie pilotów, cechująca go godna zazdrości pasja pracy i słuszna koncepcja szkoleniowa jest przedmiotem nierozważnej, a wręcz szkodliwej krytyki".

Pod listem mgra inż. **Tadeusza Lewickiego** podpisane jest kilkanaście osób, członków Aeroklubu Gliwickiego. W konkluzji swego pisma stwierdzają:

„Dziwi nas, że tak skrajna i odosobniona w swej opinii wypowiedź została zamieszczona w protokole, w formie nie podbudowanej faktami, a ma charakter zarzutu, który mógłby w konsekwencji zaciążyć bardzo poważnie na wynikach całego naszego sportu szybowcowego".

W pełni podzielam poglądy wyrażone przez naszych korespondentów. Nie znaczy to, żebym uważał, iż w leszneńskim Centrum wszystko jest idealnie. Z pewnością wiele tam jeszcze można zmienić i poprawić. Podobny zresztą pogląd reprezentuje aktualne kierownictwo ośrodka,

Foto: B. Koszewski

Pisze do „Skrzydlatej" mgr inż. **Czesław Luranc:**

...Kilka razy brałem udział w szybowcowych turnusach szkoleniowych w Lesznie, oraz kilkakrotnie byłem tam służbowo jako pracownik BK APRL. W wyniku moich obserwacji chciałbym stwierdzić, że Leszno jest jednym z nielicznych ośrodków szybowcowych w Polsce służących celom szkolenia, treningu, a zwłaszcza wyczynu... Rzucającą się w oczy jest dbałość o sprzęt i jego sprawność techniczną... Jest ośrodkiem, do którego zawsze chętnie jeżdżę... Ja znam organizację lotów z jak najlepszej strony. Ocenę działalności Centrum wyrażoną na naradzie uważam za niesłuszną i krzywdzącą personel Centrum"...

Z upoważnienia szybowników wrocławskich pisze **Mieczysław Kozdra** w podobnych słowach. Na przykład:

„Niesłychane, skąd uzyskano tak bzdurne informacje. Kto choć raz był w Centrum, zmuszony jest do innej oceny... Nie widzę uczciwej krytyki w

wyrażony ten pogląd był między innymi w zamierzeniach przedstawionych na łamach SP. Sformułowania jednak z protokołu (który, do licha, przecież ktoś o d p o w i e d z i a l n y redagował), nie mają nic wspólnego z konstruktywną krytyką, zmierzającą do poprawy.

Nigdy nie byłem zwolennikiem ukrywania, jeśli publikacja mogła w czymś pomóc, że w naszych aeroklubach regionalnych i ośrodkach szkoleniowych istnieje wiele różnych mankamentów i niedociągnięć. Ustosunkowując się jednak do tych braków trzeba koniecznie widzieć, że z lepszym lub gorszym skutkiem borykają się z nimi na co dzień piloci, działacze społeczni i personel etatowy, że ich praca, prawda — nie bez potknięć, przynosi konkretne wyniki szkoleniowe, sportowe, ekonomiczne. Każdy, kto choć rok przepracował w aeroklubie regionalnym, wie ile starań trzeba dołożyć, aby osiągnąć jedynie przeciętne rezultaty. Tylko w oparciu o tę świadomość można sprawiedliwie i rzeczowo oceniać działalność ośrodka lotniczego i jego personelu. W przeciwnym bowiem razie bardzo łatwo skrzywdzić oddanych lotnictwu, swojej pracy ludzi. Ludzi, na których opiera się polski sport lotniczy, jego wspaniałe osiągnięcia w 25-leciu PRL. Komu bowiem są potrzebne takie sformułowania, jakie znalazły się w protokole z narady przewodniczących sekcji szybowcowych? Jakiemu celowi mają służyć?

J. POMIANOWSKI

Bezpieczeństwo przede wszystkim

TEGOROCZNY sezon jeszcze na dobre nie rozpoczął się, a już wstrząsnęły nami bolesne straty. Straty największe, nieodwracalne i to we wszystkich dziedzinach sportu lotniczego, a także w lotnictwie gospodarczym. Chylę głowę w ostatnim hołdzie przed tymi zasłużonymi lotnikami, którzy odeszli. Równocześnie jednak, żal po nich każe mi wołać wielkim głosem: ludzie — bądźcie ostrożni, bezpieczeństwo latania — przede wszystkim!

I choć to bezpieczeństwo latania zależy od pracy personelu technicznego, państwowego nadzoru statków powietrznych, sprawności służby ruchu — to o tym czy i jakie ewentualnie zaistnieją wypadki w lotnictwie, decydujemy głównie my. My — to znaczy piloci i skoczkowie. W naszych rękach leży bezpieczeństwo i my jesteśmy za nie odpowiedzialni.

Sport lotniczy zawiera pewien element ryzyka. To prawda. Wynika ono z prostych wielkości fizycznych — prędkość, wysokość. Podobne jednak ryzyko towarzyszy wielu innym dyscyplinom sportowym. Wypadki, nawet śmiertelne, zdarzają się na ringach bokserskich i trasach narciarskich. Na rajdach samochodowych i motocyklowych. Na torach saneczkowych i żużlowych.

Ale — zapytają młodzi entuzjaści sportów lotniczych czy latanie jest bardziej niebezpieczne? Odpowiedź na to pytanie można wyciągnąć ze statystyki. Otóż bez obaw, moi drodzy — latanie w granicach określonych warunkami eksploatacji sprzętu oraz przepisami wykonywania lotów — jest całkowicie bezpieczne.

Na niekorzyść jednak lotnictwa, w porównaniu do innych dziedzin sportu, działa trudność w zorganizowaniu kontroli stosowania się pilotów do obowiązujących przepisów. Na tor saneczkowy, obserwowany przez sędziów i publiczność, nikt nie wyruszy bez kasku. Kto zaś u nas sprawdzi dokładnie zapięcia pasów, zwłaszcza u doświadczonego pilota, kto zdoła zatrzymać nierozważnego szybownika przed dalszym wznoszeniem się bez aparatu tlenowego?

I dlatego — wobec braku kontroli — tak istotna jest dla bezpieczeństwa latania osobista, indywidualna dyscyplina pilota, jego pozytywne cechy charakteru, kwalifikacje pilotażowe, umiejętność oceny sytuacji i własnych możliwości, troska o wszystko, co wpływa na zmniejszenie ryzyka w powietrzu.

Stąd celowa jest szeroka praca wychowawcza w naszej organizacji i na dużą skalę zakrojona prewencja. Opierać się ona musi z jednej strony na prowadzonej non stop działalności szkoleniowo-uświadamiającej (np. do wszystkich pilotów powinny docierać biuletyny GKBWL), a z drugiej — na ostrym i zdecydowanym karaniu winnych nieprzestrzegania przepisów. Pobłażliwość może mieć tragiczne następstwa, za które w jakimś stopniu będziemy odpowiedzialni.

W tym roku czeka nas wiele obozów szkoleniowych, zawodów lotniczych. Na jednych i drugich główną uwagę organizatorzy oraz uczestnicy powinni skierować na kwestię bezpieczeństwa. Jeśli i ty i on, my wszyscy dołożymy starań, by nasze powietrzne przygody przebiegały bezawaryjnie, to wspólna radość z uzyskanych wyników będzie bez porównania większa. I ile zyska na tym cała lotnicza społeczność!

KORMORAN

50 LAT

Z HISTORII LOTNICTWA POLSKIEGO (1)

DRUGA PRÓBA UNOWOCZEŚNIENIA MORSKIEGO DYONU LOTNICZEGO 1934–1939

LESZEK KOMUDA

PIERWSZA próba unowocześnienia Morskiego Dyonu Lotniczego (MDL), przeprowadzona w lach 1929—1930 w oparciu o krajowy przemysł lotniczy, nie przyniosła zadowalających rezultatów. W dalszym ciągu podstawowym sprzętem MDL-u były wodnosamoloty zakupione w latach dwudziestych.*) Większość z nich była już w znacznym stopniu zużyta. Ponadto także przestarzała, a ich przeznaczenie odmienne w stosunku do nowych potrzeb.

Morski Dyon Lotniczy potrzebował wodnosamolotów następujących rodzajów:

Morskie: szkolne i treningowe; liniowe obserwacyjne bliskiego zasięgu; liniowe torpedowe dalekiego zasięgu.

Rzeczne: treningowe i obserwacyjne bliskiego zasięgu.

W czasie pierwszej próby unowocześnienia realizacja potrzeb MDL-u przedstawiała się następująco:

Wodnosamoloty pływakowe, obserwacyjne dalekiego zasięgu (Lublin R-VIII bis) — 3 szt. Były to lądowe samoloty, zbudowane w liczbie 4 szt. na zamówienie Departamentu Lotnictwa. Brały udział w rajdzie „Lot Małej Ententy i Polski". Po dodaniu pływaków i odpowiedniej przebudowie przydzielone zostały MDL-owi. Niskie osiągi (mała prędkość i mały udźwig bomb) powodowały, że były one używane tylko do bliskiego zwiadu. Czwarty egzemplarz mimo prób przebudowy, ze względu na poważniejsze uszkodzenia, ostatecznie został rozebrany na części zamienne.

Wodnosamoloty pływakowe, obserwacyjne bliskiego zasięgu (Lublin R-XIII), w liczbie 19 szt. Były to lądowe samoloty obserwacyjne postawione na pływaki. Lublin R-XIII (B) postawiony na specjalne pływaki, otrzymał oznaczenie R-XIII bis i w liczbie 3 sztuk przekazany został do Eskadry Rzecznej Flotylli Pińskiej. 10 Lublinów R-XIIIC, po postawieniu na pływaki i po wprowadzeniu zmian wg życzeń Kierownictwa Marynarki Wojennej (KWM), otrzymało oznaczenie R-XIII ter i zostało przydzielonych do MDL. Zmiany polegały m. in. na sznurowaniu pokrycia kadłuba, ułatwiającym kontrolę stalowego szkieletu. W późniejszym czasie wyposażono je w pierścienie Townenda (osłony silnika), a także w specjalne osłony gaźnika, co upodobniło je do budowanej potem serii lądowej odmiany R-XIIID. Pięć wymiennych kompletów podwozia kołowego umożliwiło wykorzystanie tych wodnosamolotów do szkolenia i treningu na lotnisku lądowym. 6 sztuk samolotów lądowych odmiany R-XIIIG uzupełniło w późniejszym czasie stan posiadania MDL-u.

Wykonany na zamówienie KMW prototyp torpedowego wodnosamolotu Lublin R-XX po oblataniu i przepracowaniu, już jako R-XXA, został zamówiony w liczbie 6 szt. Jednocześnie rozpoczęto prace nad jego nową odmianą R-XXB. Zamówienie to nie zostało zrealizowane z powodu upadłości w 1935 r. fabryki Plage i Laśkiewicz. Nowa spółka, która objęła tę fabrykę, nazwaną później — Lubelska Wytwórnia Samolotów (LWS), mimo przejęcia także zobowiązań produkcyjnych starała się zainteresować KMW swoim nowym produktem — samolotem bombowym PZL-30. Jego morska odmiana na pływakach i po przystosowaniu do potrzeb lotnictwa morskiego otrzymała oznaczenie LWS-6. KMW przystało na tę propozycję. Produkcję R-XXA (LWS-1) przerwano, a zaczęto budować prototyp morskiej odmiany „Żubra". Prace nad tym wodnosamolotem przeciągnęły się do 1937 r. i nie dały zdecydowanych wyników. Był za ciężki, o niskich osiągach. Katastrofa lądowej odmiany tego bombowca spowodowała wycofanie zamówienia przez KMW.

Jeszcze w fabryce Plage i Laśkiewicz prowadzone były prace wstępne nad dwupłatowym samolotem torpedowym R-XXII. Jego założenia wstępne oparto o takie samoloty jak Lublin R-VIII bis oraz angielski Vickers „Vildebeest". Prace nad nim prowadzono przez około pół roku (od czerwca 1934 r.), a potem przerwano je na życzenie KMW.

Latający prototyp amfibii PZL-H konstrukcji inż. Zygmunta Puławskiego, którą oferowano KMW, zaspokoiłby potrzeby w zakresie szkolenia i treningów, a być może także potrzeby Eskadry Rzecznej. Niestety katastrofa amfibii, w której zginął Puławski, przesądziła o jej dalszych losach, zanim rozpoczęto poważniejsze pertraktacje.

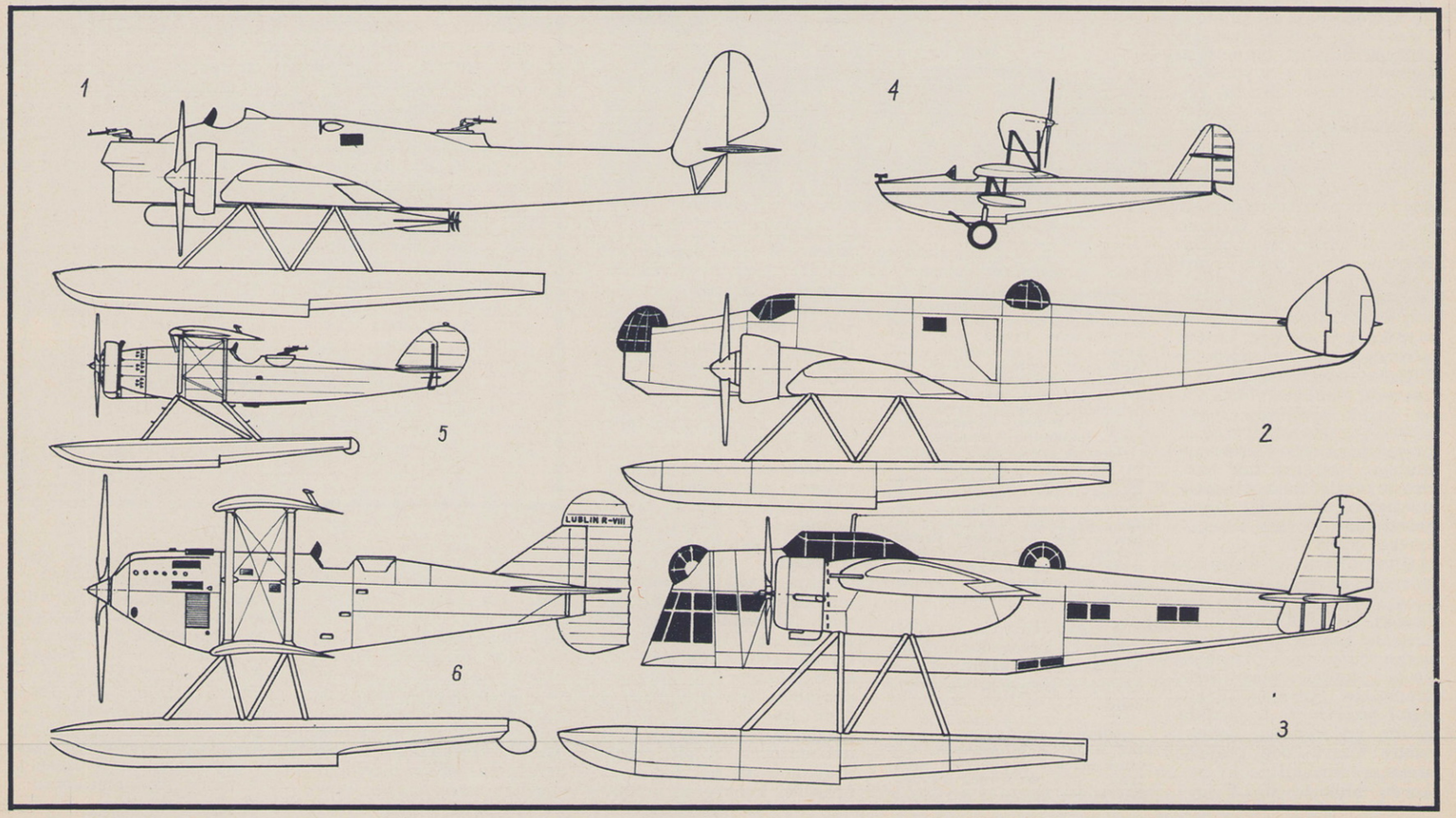
W 1934 r. konstruktor podobnej amfibii inż. Nikol zwrócił się do KMW o udzielenie finansowej pomocy oraz o wyrażenie zgody na budowę samolotu w warsztatach lotniczych MDL-u w Pucku. Zostało to przyjęte z dużą życzliwością i amfibia, przy pełnej pomocy finansowej KMW, została zbudowana. Budowę amfibii ukończono w marcu 1939 r. i oblatano ją w zatoce Puckiej. Jednym z pierwszych projektów, który zaproponował inż. Nikol, było zastosowanie tej amfibii jako samolotu pokładowego na zamówionych wtedy okrętach: stawiaczu min „Gryf", a także na jednym z niszczycieli typu „Grom". Projekt ten nie został zrealizowany m. in. dlatego, że obszar Bałtyku mógł być już kontrolowany przez samoloty startujące ze swoich baz. Ponadto ciężar katapulty z płatowcem był znaczny i jej umieszczenie odbiłoby się na uzbrojeniu tych okrętów.

W 1936 r. stan posiadania MDL nie uległ w zasadzie poprawie, mimo 6-letnich wysiłków. Nowe nabytki (3 wodnosamoloty obserwacyjne dalszego zasięgu R-VIII bis oraz 16 obserwacyjnych bliskiego zasięgu R-XIII) nie zwiększyły wartości bojowej MDL-u. W dalszym ciągu brakowało samolotów torpedowych oraz samolotów niszczycielskich (o większej prędkości i większym udźwigu bomb lotniczych lub głębinowych).

*) „Skrzydlata Polska" nr 11 i 12 z 1966 r.: „Pierwsza próba unowocześnienia sprzętu Morskiego Dyonu Lotniczego (1929—1934)".

CIĄG DALSZY NASTĄPI

Wodnosamoloty konstrukcji polskiej: 1 – Lublin R-XX (prototyp), 2 – Lublin R-XXA (zamówiona seria 6 maszyn), 3 – 30B „Żubr" (LWS-6); budowana wersja pływakowa, 4 – PZL-H (amfibia oferowana przez PZL), 5 – Lublin R-XIII, (zbudowany w liczbie 19 maszyn, w kilku odmianach), 6 – Lublin R-VIII bis (zbudowano 3 szt.)



NASZ PLEBISCYT 25-LECIA

TWÓJ GŁOS ZADECYDUJE

pozostało tylko 10 dni

Do końca głosowania w naszym wielkim plebiscycie na

- lotnika
- konstrukcję
- wydarzenie lotnicze

25-lecia pozostało już tylko dziesięć dni (decyduje data stempla pocztowego). Najwyższy więc czas na dokonanie wyboru z zamieszczonych obok list kandydatur do tego zaszczytnego wyróżnienia. Przypominamy, że głosować można tylko na jednego lotnika, jedno wydarzenie i jedną konstrukcję, na kartce pocztowej lub widokówce z dopiskiem „Plebiscyt 25-lecia".

Nasz adres: Redakcja tygodnika „Skrzydlata Polska", Warszawa 1, ul. Widok 8. Termin do — 25 czerwca br.

Wszyscy nasi Czytelnicy, którzy nadeślą swoje głosy w plebiscycie 25-lecia, wezmą udział w losowaniu cennych nagród. Powtarzamy — wszyscy uczestnicy biorą udział w losowaniu, a nie tylko ci, których kandydaci zdobędą zaszczytne miano. Nie chcemy bowiem, aby cokolwiek sugerowało wybór kandydata.

Ponieważ nasi Czytelnicy o to proszą — informujemy, że do Redakcji napływa wiele głosów, ale opinie są podzielone. Absolutnie nie można więc przewidzieć wyników plebiscytu. Zmiany w punktacji zachodzą każdego dnia. Praktycznie każdy głos może mieć decydujące znaczenie. Listę kandydatów ustalili Czytelnicy „Skrzydlatej", wybrali najlepszych z najlepszych. Stąd duży rozrzut głosów i wielka ich „cena" dla ogólnych wyników. Tak więc o zwycięstwie „Twojego" kandydata może zadecydować ten jeden Twój głos...

Przypominamy, że nie jest potrzebne żadne uzasadnienie swoich głosów. Podobnie traktujemy obecnie wszystkich kandydatów równorzędnie i nie publikujemy wypowiedzi agitujących, które dołączone są do niektórych opinii.

Ogłoszenie wyników plebiscytu nastąpi w numerze na 22 Lipca br.

NAGRODY

Wśród Czytelników, którzy wezmą udział w głosowaniu, rozlosowane zostaną liczne i atrakcyjne nagrody.

Oto niektóre z nagród:

- **rower turystyczny (nagroda ZG APRL)**
- **radio tranzystorowe**
- **aparat fotograficzny**
- **zegarki na rękę**
- **modele samolotów**
- **książki o tematyce lotniczej i wiele innych**

LOTNIK 25-LECIA

1. **ANDRZEJ ABŁAMOWICZ — sport samolotowy**
2. **LUCYNA KRZYWONOS — szybownictwo**
3. **ANTONINA CHMIELARCZYK — spadochroniarstwo**
4. **ADELA DANKOWSKA — szybownictwo**
5. **RYSZARD DĄBROWSKI — lotnictwo komunikacyjne**
6. **ZDZISŁAW DUDZIK — sport samolotowy**
7. **ANNA FRANKE — spadochroniarstwo**
8. **WŁADYSŁAW GAWLIK — sport samolotowy**
9. **TADEUSZ GÓRA — szybownictwo**
10. **STANISŁAW KASPEREK — sport samolotowy**
11. **KRYSTYNA LIGOCKA — spadochroniarstwo**
12. **EDWARD LIGOCKI — spadochroniarstwo**
13. **PELAGIA MAJEWSKA — szybownictwo**
14. **EDWARD MAKULA — szybownictwo**
15. **JAN MALINOWSKI — lotnictwo sanitarne**
16. **EDMUND MIKOŁAJCZYK — sport samolotowy**
17. **KAZIMIERZ PLENKIEWICZ — lotnictwo sanitarne**
18. **JERZY POPIEL — szybownictwo**
19. **ROMANA SKATULSKA — spadochroniarstwo**
20. **WANDA SZEMPLIŃSKA — szybownictwo**
21. **TADEUSZ WIĘCKOWSKI — lotnictwo sanitarne**
22. **ADAM WITEK — szybownictwo**
23. **JERZY WOJNAR — szybownictwo**
24. **JAN WRÓBLEWSKI — szybownictwo**
25. **ADAM ZIENTEK — szybownictwo**

WYDARZENIE 25-LECIA

1. **Reaktywowanie Aeroklubu RP w 1945 r.;**
2. **Powstanie Instytutu Szybownictwa w Bielsku-Białej w 1946 r.;**
3. **Utworzenie w Polsce Ludowej lotnictwa sanitarnego w 1955 r.;**
4. **Grupowy przelot szybowników AW do ZSRR w 1957 r.;**
5. **Sukces spadochroniarek w mistrzostwach świata w Bratysławie w 1958 r. (trzy srebrne medale, w tym indywidualny Anny Franke);**
6. **Szybowcowe mistrzostwo świata A. Witka w 1958 r.;**
7. **Organizacja szybowcowych mistrzostw świata w Lesznie w 1958 r.;**
8. **Powołanie do życia przedsiębiorstwa lotnictwa gospodarczego przy APRL w 1959 r.;**
9. **Defilada lotnicza, m. in. z szykiem „Szachownica", w dniu 22 lipca 1959 r.;**
10. **Sukces szybowników w mistrzostwach świata w Kolonii w 1960 r. (2 miejsce E. Makuli, 3. J. Popiela — kl. otw. i 3. A. Witka — kl. stand.);**
11. **Oblot „Iskry", pierwszego polskiego samolotu o napędzie odrzutowym w 1960 r.;**
12. **Rekordowe loty szybowcowe St. Józefczaka do stratosfery na fali tatrzańskiej w 1961 r.;**
13. **Rekord międzynarodowy J. Wróblewskiego w przelocie docelowo-powrotnym 678 km w 1963 r.;**
14. **Sukces szybowników w mistrzostwach świata w Argentynie w 1963 r. (1 miejsce E. Makuli i 2 miejsce J. Popiela);**
15. **Sukces szybowników w mistrzostwach świata w Wiekiej Brytanii w 1965 r. (1 miejsce J. Wróblewskiego i 4. E. Makuli w kl. otw. oraz 3 m. Fr. Kępki i 4. J. Popiela w kl. stand.);**
16. **Desant „Czerwonych Beretów" podczas ćwiczeń wojsk państw Układu Warszawskiego w NRD w 1966 r.;**
18. **Uruchomienie w WSK w Świdniku produkcji śmigłowców Mi-2 o napędzie turbinowym w 1966 roku;**
17. **Defilada Tysiąclecia w 1966 r.;**
19. **Powstanie Muzeum Lotnictwa w Krakowie w 1967 r.;**
20. **Podniesienie dęblińskiej „Szkoły Orląt" do rangi Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w 1967 r.;**
21. **Odsłonięcie Pomnika Lotnika w 1967 r.;**
22. **Trzecie miejsce E. Ligockiego w spadochronowych mistrzostwach świata w Austrii w 1968 r.;**
23. **Organizacja szybowcowych mistrzostw świata w Lesznie w 1968 r;**
24. **Wprowadzenie samolotu odrzutowego Tu-134 do eksploatacji w PLL LOT w 1969 r.;**
25. **Otwarcie Międzynarodowego Dworca Lotniczego w Warszawie w 1969 r.;**

KONSTRUKCJA 25-LECIA

1. **„Bies" — samolot**
2. **„Bocian" — szybowiec**
3. **„Foka" — szybowiec**
4. **„Iskra" — samolot**
5. **„Jaskółka" — szybowiec**
6. **„Mucha" — szybowiec**
7. **„Pirat" — szybowiec**
8. **„Szpak" — samolot**
9. **„Wilga" — samolot**

NAGRODA Klubu Publicystów Lotniczych SDP PIÓRO IKARA

Klub Publicystów Lotniczych Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich ustanowił doroczną nagrodę pod nazwą „PIÓRO IKARA" w wysokości 10 tys. złotych za twórczość dziennikarską w dziedzinie publicystyki lotniczej. W regulaminie konkursu podaje się m. in., że nagroda przyznawana będzie każdego roku za najlepszą pracę opublikowaną w czasie od 1 stycznia do 31 grudnia (ubiegłego roku) w prasie, nadaną w radio i telewizji lub wydaną w formie książkowej. Nagroda jest jednostopniowa. O nagrodę mogą się ubiegać wszyscy członkowie i kandydaci Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich.

Kandydatury do nagrody zgłaszają kolegia redakcyjne pism, radia i telewizji, agencji, Prezydium Zarządu Głównego SDP, Zarządy Oddziałów SDP oraz Zarząd Klubu Publicystów Lotniczych SDP. Dziennikarze — członkowie Klubu Publicystów Lotniczych SDP mogą zgłaszać swoje kandydatury indywidualnie.

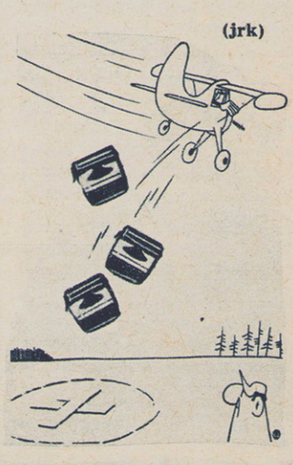
W tym roku kandydatów do nagrody za rok 1968 należy zgłaszać w dniach 1 — 30 czerwca 1969 r., pisemnie pod adresem Sekcji Twórczych i Klubów ZG SDP, Warszawa, ul. Foksal 3/5 z zaznaczeniem: Konkurs „PIÓRO IKARA". Do zgłoszenia zawierającego imię i nazwisko kandydata oraz redakcję, w której pracuje, należy dołączyć materiały publicystyczne mające być przedmiotem oceny. Jury ma prawo nie przyznać nagrody w przypadku, gdy poziom prac jest nieodpowiedni, a ich ilość zbyt mała.

Rozstrzygnięcie konkursu na doroczną nagrodę KPL nastąpi na Święto Lotnictwa — 23 sierpnia, a wręczenie nagrody odbędzie się we wrześniu 1969 roku z okazji Dnia Lotnictwa.

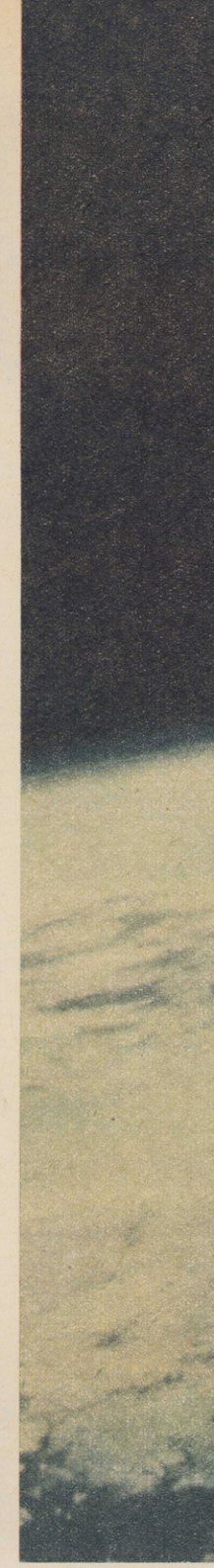
Wyniki konkursu „PIÓRO IKARA" opublikowane będą w prasie (m. in. w „Skrzydlatej Polsce"), radio i telewizji oraz w organie SDP „Prasa Polska".

Przypominamy więc, że termin zgłaszania kandydatur do nagrody „PIÓRO IKARA" za 1968 r. mija 30 czerwca br.

(jrk)



OSTATNIA PRÓBA

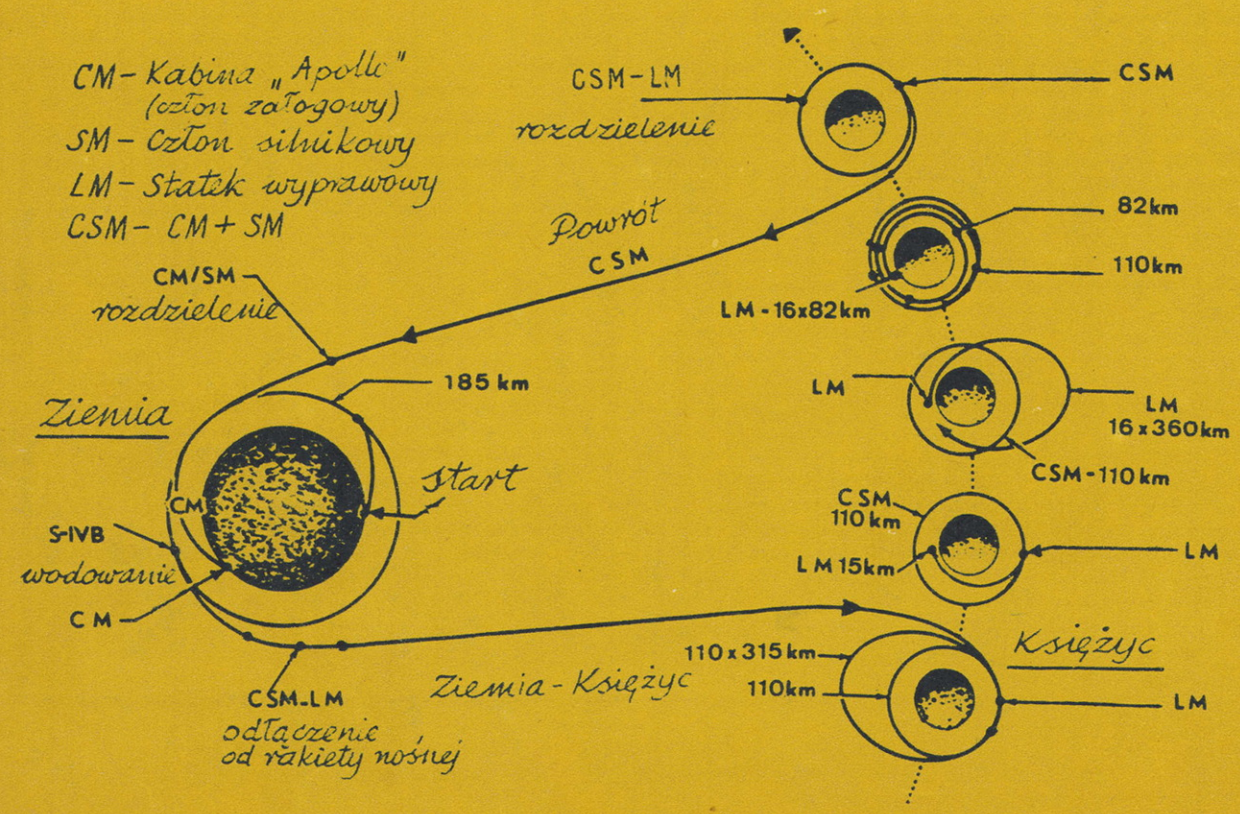


Z prawej: Księżycowy statek wyprawowy LM podczas prób.

W dniu 18 maja o godzinie 17 minut 49 czasu warszawskiego wystartował z Przylądka Kennedy'ego statek kosmiczny „Apollo-LM-10" z załogą złożoną z Thomasa Stafforda, Johna Younga i Eugene Cernana, do ostatniego próbnego lotu przed planowaną na lipiec wyprawą na powierzchnię Księżyca statku „Apollo-LM-11".

Jak to jest regułą, statek „Apollo-LM-10" rozpoczął najpierw bliskoziemski ruch satelitarny (na wysokości 187—199,5 km). O godzinie 20 minut 23 silnik ostatniego członu rakiety nośnej „Saturn-5" został uruchomiony ponownie, w wyniku czego prędkość lotu została zwiększona do 10,9 km/s, co umożliwiło odlot w sąsiedztwo Księżyca. Następnie statek „Apollo" wraz z jego członem rakietowym został od rakiety odczepiony, obrócony o 180° wokół osi poprzecznej i przyczepiony do znajdującego się w górnej części rakiety statku wyprawowego LM. Następnie statek LM został odczepiony od rakiety i od tej chwili statek „Apollo-LM-10" leciał ku Księżycowi już samodzielnie. Lot ten odbywał się oczywiście z malejącą prędkością, gdyż ruch statku był hamowany przez przyciąganie Ziemi. W dniu 19 maja o godzinie 4 statek znalazł się w odległości 89 tys. km od Ziemi, a o godzinie 16 minut 25 statek znalazł się o 196 168 km od Ziemi i leciał z prędkością 2,69 km/s. O godzinie 19 minut 21 załoga wykonała korektę kierunku i prędkości lotu. Do godziny 20 w dniu 20 maja odległość statku od Ziemi wzrosła do 314 600 km, a prędkość zmalała do 1,74 km/s. Wlot do strefy oddziaływania Księżyca, otaczającej go do odległości 66 tys. km, nastąpił w dniu 21 maja o godzinie 7 minut 40 z prędkością 0,96 km/s. Od tego momentu prędkość zaczęła wzrastać pod wpływem przyciągania Księżyca. Gdy o godzinie 21 minut 46 statek znalazł się poza Księżycem lecąc z prędkością około 2,5 km/s, Stafford włączył na 5 minut i 53 sekundy silnik członu rakietowego statku „Apollo", aby zmniejszyć prędkość lotu o 0,9 km/s i przekształcić tym statek w sztuczny księżyc Księżyca. Było to trudniejsze niż w przypadku „Apollo-8", bo statek „Apollo-8" miał o 30% mniejszą masę. Ten wokółksiężycowy ruch satelitarny statku odbywał się na wysokości od 111 do 113 km. W dniu 22 maja o godzinie 20 minut 11, gdy statek leciał poza Księżycem, Stafford i Cernan odłączyli statek LM od statku „Apollo". W dwie minuty później oba statki wyleciały spoza Księżyca i przekonano się wtedy z Ziemi, że lecą one o kilkanaście metrów od siebie. 22 minuty później selenonauci stanowiący załogę statku LM-10 uruchomili silniki korekcyjno-sterownicze tego statku i zmniejszyli prędkość lotu o kilkadziesiąt metrów na sekundę. W wyniku tego wokółksiężycowa orbita statku LM przekształciła się w eliptyczną z punktem przyksiężycowym

Poniżej: Szczegóły lotu statku „Apollo-LM-10".



na wysokości zaledwie 15 km, a odksiężycowym na poprzedniej wysokości 110 km. Periselenium orbity przypadało przy tym nad planowanym rejonem lądowania, znajdującym się na powierzchni Morza Spokoju (Mare Tranquilitatis).

Według zgodnych komentarzy prasowych uznane to zostało za nadzwyczaj trudny i niebezpieczny manewr, gdyż ewentualny błąd nawigacyjny mógł spowodować roztrzaskanie się statku LM-10 o Księżyc. Wydaje się jednak, że niebezpieczeństwo to znacznie przeceniono, gdyż przecież umiemy obecnie regulować prędkość lotu statków kosmicznych z dokładnością 0,1 m/s, a statek LM posiada trzy niezależne od siebie zespoły silników rakietowych: hamujący (do lądowania na Księżycu), napędowy (do wzlotu z Księżyca); 16 silniczków korekcyjno-sterowniczych. Ryzyko więc, że przyhamowanie wokółksiężycowego ruchu satelitarnego statku LM-10 będzie zbyt duże, było bardzo małe, a możliwość ewentualnego zwiększenia prędkości lotu — duża. Choć więc pozornie niebezpieczeństwo zderzenia z Księżycem wydawało się bardzo groźne, to jednak w rzeczywistości nie było ono tak duże, jak to podała prasa.

O wiele bardziej ryzykowny był za to w dniu 23 maja manewr przyłączenia się statku LM do statku „Apollo", gdyż w razie niepowodzenia załoga statku LM nie miałaby możności powrotu na Ziemię.

Zapoczątkowany on został odłączeniem od statku LM jego rakiety hamującej, przy czym zakłóciło to orientację statku i wywołało jego drgania, w wyniku czego selenonauci musieli się posłużyć ręcznym systemem sterowniczym dla zlikwidowania tych zakłóceń. Następnie selenonauci uruchomili o godzinie 1 minut 34, a później o godzinie 2 minut 32, silnik napędowy statku LM, w wyniku czego zaczął on wokółksiężycowy ruch satelitarny po takiej samej orbicie jak statek „Apollo" (w odległości 27 km od niego) i zaczął się przybliżać do statku „Apollo". O godzinie 3 minut 54 statki dzieliło zaledwie kilka metrów, a o godzinie 4 połączyły się one ze sobą, po czym selenonauci Stafford i Cernan powrócili do kabiny „Apollo", a niepotrzebny statek LM został odczepiony i porzucony.

W następnym dniu lotu — 24 maja o godzinie 11 minut 25, gdy statek „Apollo" leciał poza Księżycem, został uruchomiony silnik jego członu rakietowego na 2 minuty i 44 sekundy, co zwiększyło prędkość lotu o 0,9 km/s i umożliwiło tym samym odlot ku Ziemi. Było to trudniejsze niż w przypadku „Apollo-8", bo człon rakietowy „Apollo-10" miał mniejsze zapasy substancji napędowej niż „Apollo-8", gdyż zużył jej więcej na hamowanie.

Wodowanie kabiny „Apollo" na Oceanie Spokojnym nastąpiło w dniu 26 maja o godzinie 17 minut 52. Celem tego lotu było wykonanie ostatnich prób technicznych i rozwiązanie problemów nawigacyjnych zwłaszcza w odniesieniu od statku LM. Nie oznacza to jednak, że usunięte już zostały wszystkie trudności. Wszakże w czasie swego dwukrotnego przelotu nad planowanym rejonem lądowania statek LM-10 leciał z prędkością 1,7 km/s. Statek LM-11 będzie musiał więc o tyle zmniejszyć prędkość lotu, aby wylądować na Księżycu, a następnie z taką prędkością wznieść się z Księżyca, aby spotkać i połączyć się z krążącym wokół Księżyca statkiem „Apollo-11".

Nader ciekawy wynik lotu „Apollo-LM-10" stanowiło odkrycie przez załogę tego statku przynajmniej dwóch czynnych wulkanów na powierzchni Księżyca. Tym samym dokonany został kolejny wyłom w popularnych wyobrażeniach na temat Księżyca, które nader często są nieścisłe. Okazuje się więc, że teleskopowe obserwacje z Ziemi wykazujące, iż Księżyc nie jest ciałem całkowicie wygasłym, jak to popularnie się mniema, były słuszne. Szczególne znaczenie miała tu obserwacja astrofizyka radzieckiego N. Kozyriewa, który pod koniec 1958 r odkrył zjawisko wulkaniczne w kraterze Alfons.

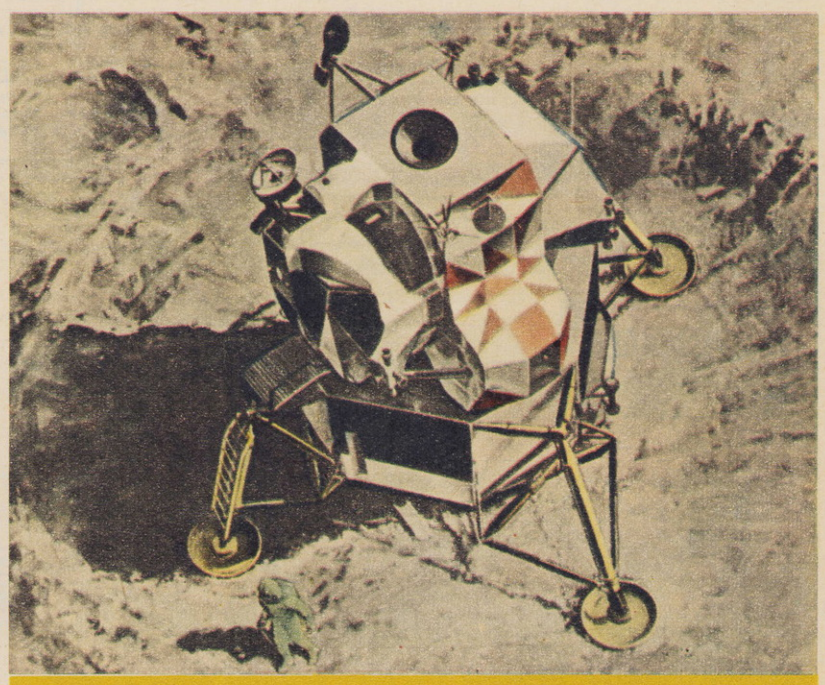
Załoga statku „Apollo-LM-10" potwierdziła też wynik teleskopowych obserwacji z Ziemi wykazujących, że różne rejony powierzchni Księżyca mają nieco inne barwy, czyli różnią się budową mineralogiczną.

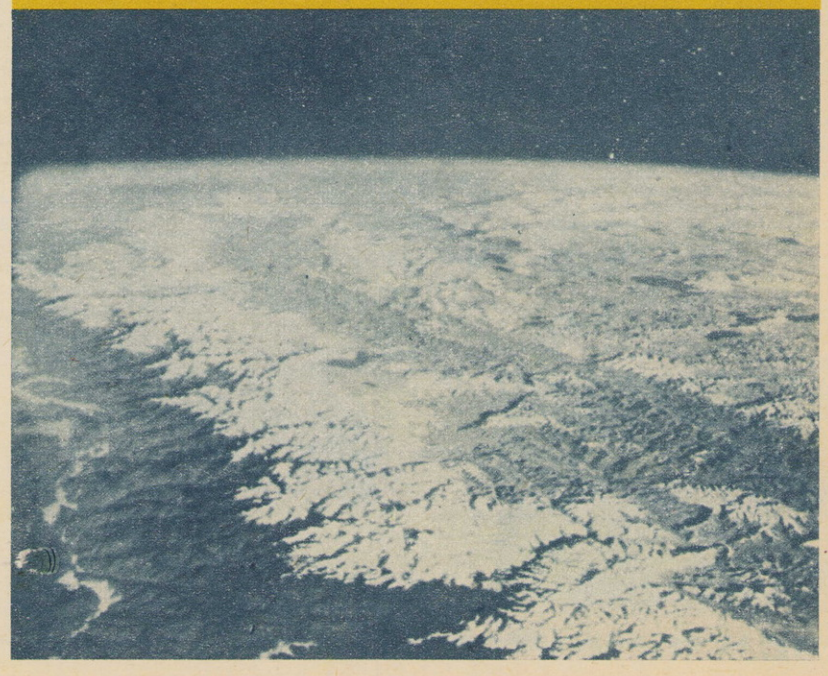
W czasie swego lotu selenonauci wielokrotnie zrealizowali transmisje telewizyjne ukazujące różne fazy lotu — wygląd Ziemi, Księżyca, statków kosmicznych i wnętrz ich kabin. Po raz pierwszy zastosowano w tym celu telewizję barwną.

Nader ważny rezultat lotu stanowi uzyskanie przez Stafforda i Cernana (w czasie dwukrotnego przelotu nad planowanym rejonem lądowania) z wysokości 15,2 i 20,4 km — wielkiej liczby fotografii tego rejonu, mającego rozmiary 14 na 8 km. Wynika z nich, że tylko około 25—30 proc. tego rejonu nadaje się do lądowania. Tym samym załoga statku LM-11, lądując w lipcu na Księżycu, będzie mieć nader trudne zadanie do wykonania w ostatniej fazie lądowania, gdyż będzie musiała wybrać miejsce najdogodniejsze i nieomylnie skierować ku niemu swój statek.

Lot statku „Apollo-LM-10" znacznie posunął naprzód całą sprawę, wykazując zadowalającą sprawność statku LM w warunkach księżycowych i wykazując, że zapasy substancji napędowej znajdujące się w członie rakietowym statku „Apollo" wystarczą na to, aby cały zespół „Apollo-LM" odpowiednio przyhamować koło Księżyca, a następnie umożliwić odlot statku „Apollo" ku Ziemi. Równocześnie pozostało jeszcze kilka nierozstrzygniętych, a trudnych problemów, tak że powodzenie całego przedsięwzięcia będzie się ważyć do ostatniej chwili. Realizacja wyprawy „Apollo-LM-11" na Księżyc bynajmniej nie stanie się tylko łatwym „spacerowym" lotem, ale wymagać będzie pełnej mobilizacji wysiłku, zaś ryzyko będzie jeszcze większe niż do tej pory.

Dr inż. ANDRZEJ MARKS





Wyżej: Człowiek na Księżycu. Jeszcze rysunek i jeszcze fantazja. Ale być może niedługo będziemy mogli zobaczyć ten moment uwieńczony na zdjęciach fotograficznych. Niżej: Spojrzenie na Ziemię z wysokości 240 km. Oto Himalaje ze szczytem Mount Everest.

SPORT SPADOCHRONOWY

● **Związek Radziecki** posiada najwięcej skoczków, legitymujących się wykonaniem wielkiej liczby skoków. Wśród kobiet zdecydowanie prowadzi Walentyna Sieliwierstowa, która ma na swym koncie 3050 skoków, zaś wśród mężczyzn Iwan Sawkin — 5225 skoków. W Związku Radzieckim jest obecnie 555 spadochroniarzy (w tym 60 kobiet), którzy wykonali ponad 1000 skoków.

LOTNICTWO WOJSKOWE

● **W zakładach** Messerschmitt — Bölkow w Manching (NRF) wyprodukowany został w marcu br. 1000 samolot „Starfighter" z licencji amerykańskiej i oddany do dyspozycji lotnictwa NRF. Zakłady w Manching założone zostały w 1961 roku.

*

● **W Bonn** przewiduje się, że pierwsze „Phantomy" budowane w NRF z licencji USA opuszczą hale fabryczne w ciągu 20 najbliższych miesięcy.

*

● **MRCA** — jest symbolem nowego samolotu wojskowego, w który ma zostać wyposażone lotnictwo armii NATO począwszy od 1975 roku. Porozumienie w sprawie podjęcia produkcji tego samolotu zostało już podpisane w Bonn przez NRF, Wielką Brytanię i Włochy. Jednakże MRCA, to także symbol postępującego z dnia na dzień rozwoju wojskowego przemysłu lotniczego w NRF.

W celu produkcji tego ultranowoczesnego uniwersalnego samolotu bojowego o zmiennej w locie geometrii skrzydeł, powołuje się do życia nowy międzynarodowy koncern przemysłu lotniczego — „Panavia Company". Pomimo że prezesem nowego koncernu ma być Anglik, główną rolę odgrywać w nim będą Niemcy i dyrektorem generalnym zostanie przedstawiciel zachodnioniemieckich zakładów Messerschmitt-Bölkow. NRF chętnie przystała na współpracę pod jednym tylko warunkiem, że budowa prototypu i seryjna produkcja odbywać się będzie pod kierownictwem Bonn oraz, że stanie się to podstawą rozbudowy potężnego przemysłu lotniczego NRF. Bonn przejawia ogromne zainteresowanie realizacją projektu także dlatego, że dla Luftwaffe szczególnie atrakcyjne jest to, że nowy samolot może być użyty do przenoszenia broni jądrowej. Realizacja tego projektu przyniesie miliardowe zyski zachodnioniemieckiemu przemysłowi lotniczemu.

RÓŻNE

● **Najbliższa** wystawa sprzętu lotniczego w Farnborough (Anglia) odbędzie się w dniach 7—13 września 1970 r. Rada Brytyjskiego Związku Stowarzyszeń Lotniczych i Astronautycznych (SBAC) oświadczyła, że wystawy w Farnborough odbywać się będą co dwa lata.

*

● **Po raz pierwszy** po wojnie zachodnioniemiecki szybowiec „Phoebus" otrzymał zezwolenie na wwóz do Francji. Obecnie szybowce tego typu będą eksportowane z NRF do Francji w trzech wersjach: w klasie standard — z wciąganym kółkiem i bez wciąganego oraz w klasie otwartej z kółkiem wciąganym.

W ciągu trzech ostatnich lat sprzedano 215 „Phoebusów". Aktualnie — Francja zamówiła 35 maszyn.

*

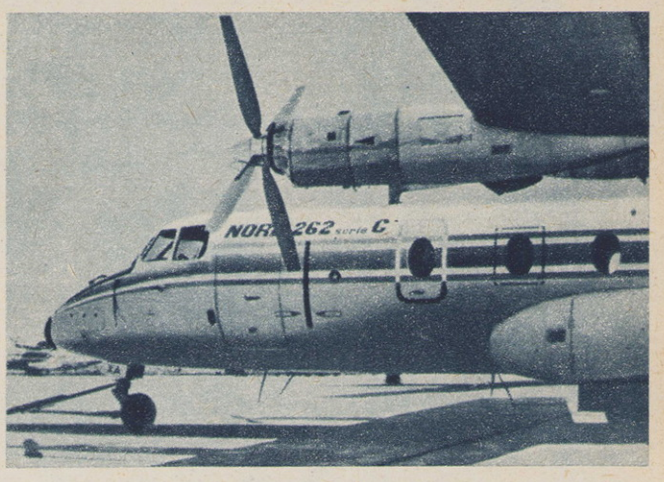
● **Medalem** za uratowanie życia odznaczony został w NRD radziecki oficer-lotnik Igor Bielikow. W połowie marca br. Bielikow, idąc jedną z ulic Magdeburga, zauważył nagle obsuwającą się z okna na piątym piętrze domu mieszkalnego małą dziewczynkę. W mgnieniu oka dzielny oficer rozpostarł szeroko swój płaszcz i schwytał weń spadające dziecko, ratując mu życie.

*

● **Zniszczeniu** przez pożar uległy w hrabstwie Yorkshire znane brytyjskie zakłady Slingsby, produkujące szybowce. W momencie wybuchu pożaru rozpoczynano w zakładach produkcję seryjną metalowych szybowców T-53, przewidywanych w pierwszym rzędzie na eksport do USA.

*

● **Główny** mechanik bazy lotniczej USA w Mildenhall (Anglia wschodnia), 23-letni sierżant P. A. Meyer, porwał ogromny samolot transportowy „Hercules" i samotnie odleciał w nieznanym kierunku. Przed odlotem zawiadomił przez radiotelefon swoją żonę, zamieszkałą w amerykańskim stanie Wirginia, że chce ją odwiedzić. Eksperci dziwili się, w jaki sposób jeden człowiek, i to prawdopodobnie w stanie zamroczenia alkoholem, mógł wystartować na pokładzie maszyny obsługiwanej zwykle przez załogę pięcio- lub sześcioosobową i przeznaczonej do transportu 200 żołnierzy. Uprowadzony „Hercules" wkrótce po starcie — jak doniosły agencje — runął do morza.



Jednym z najlepszych francuskich samolotów pasażerskich bliskiego zasięgu jest Nord 262-C, wyposażony w turbośmigłowe silniki Bastan VIIA o czterołopatowych śmigłach. Samoloty tego typu znajdują chętnych nabywców wśród mniejszych narodowych towarzystw komunikacji lotniczej, ośrodków szkolenia lotniczego itp. Posiadaczami samolotów Nord 262-C są m. in.: duńskie towarzystwo Cimber Air, LTU (NRF), francuskie Air Inter oraz Air Tunis, Air Comores, Air Madagascar, Linjeflyg itd.

TRANSPORT I KOMUNIKACJA

Air France opublikowały wyniki swej działalności w ubiegłym roku. Z linii tych skorzystało w tym okresie 4 591 800 pasażerów. Wykonano ogółem pracę 7,74 mld pasażerokilometrów i 236,4 tonokilometrów w przewozach frachtu. W porównaniu z rokiem 1967 nastąpiło pewne obniżenie przewozów, spowodowane ubiegłorocznymi strajkami w maju i czerwcu. Średnie wykorzystanie zdolności przewozowej wynosiło 51%.

★

W kwietniu otwarte zostało nowe połączenie pomiędzy Pragą a Luksemburgiem, obsługiwane przez samoloty Tu-124 linii CSA. W roku bieżącym CSA przewiduje jeszcze otwarcie połączenia lotniczego Praga — Madryt. Samoloty CSA utrzymują obecnie regularne połączenia z 51 miastami Europy, Azji i Afryki.

★

Towarzystwa ubezpieczeniowe, zajmujące się ubezpieczeniami lotniczymi, poniosły w grudniu i styczniu straty w wysokości około 40 mln funtów szterlingów. Suma ta obejmuje straty poniesione w wyniku ataku komandosów izraelskich na cywilne lotnisko w Bejrucie. Warto dadać, że za trzy wielkie samoloty odrzutowe nie wypłacono odszkodowań, gdyż polisa nie obejmowała uszkodzeń spowodowanych działaniami wojennymi. Obecnie towarzystwa ubezpieczeniowe wypowiadają się za podniesieniem stawek ubezpieczeniowych. Z drugiej strony towarzystwa lotnicze zabiegają o utworzenie własnego, niezależnego towarzystwa ubezpieczeniowego, obejmującego wyłącznie sprawy lotnicze.

★

Zakłady Mc Donnell-Douglas podały stan zamówień na samoloty typu DC-8 i DC-9. Ogółem zamówiono 531 samolotów typu DC-8 w różnych wersjach, z czego 437 zostało już dostarczonych odbiorcom. Zamówienia na samoloty DC-9 obejmują 529 pozycji, z których 435 już zrealizowano. Na nowy typ samolotu wielkiej pojemności typu DC-10 złożono 141 zamówień lub opcji.

★

W dniu 20 lutego w Moskwie podpisana została umowa w sprawie dostawy dla CSA trzech samolotów typu Il-62. CSA jest pierwszym, poza Aeroflotem, towarzystwem lotniczym, które wprowadzi do eksploatacji samoloty Il-62. Czechosłowacja, zakupując około 15% eksportu radzieckich samolotów i śmigłowców, jest największym partnerem Aviaexportu.

(Ż)

PIĘĆ REKORDÓW NA ŚMIGŁOWCU W-12

W dniu 22 lutego br. załoga radzieckiego śmigłowca W-12 w składzie: pilot doświadczalny I klasy W. Kołoszenko, pilot doświadczalny I klasy Ł. Własow, nawigator doświadczalny W. Żurawiew, inżynier pokładowy W. Barczenkow, elektryk A. Kriuczkow i radiotelegrafista S. Rybałko ustanowiła w jednym locie 5 rekordów międzynarodowych: podniesienia na wysokość 2 000 m maksymalnego ładunku 31 030 kG oraz osiągnięcia wysokości 2 951 m z obciążeniem 15, 20, 25 i 30 ton.

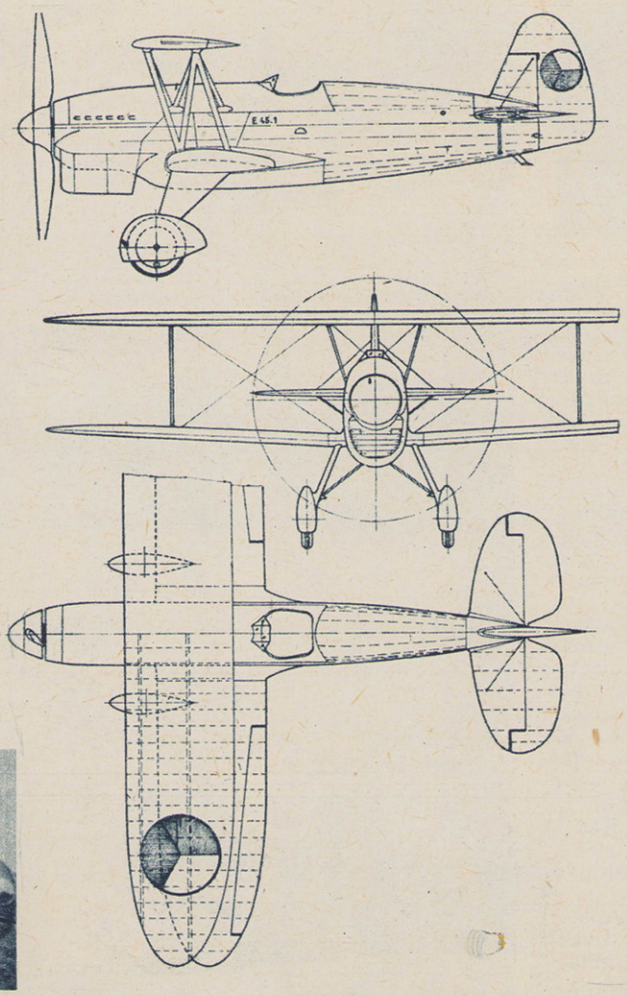
Przypomnijmy, że atakowanie międzynarodowych rekordów wysokości na śmigłowcach z obciążeniem rozpoczęło się w grudniu 1955 r. Wówczas to FAI zatwierdziła rekord ustanowiony przez radzieckiego pilota J. Miliuticzewa na śmigłowcu Jak-24: uniesienie ładunku 4 ton na wysokość 2 902 m. Tego samego dnia (17.XII.) G. Tiniakow na Jaku-24 z ładunkiem 2 ton osiągnął wysokość 5 082 m.

W r. 1956 pilot amerykański R. Anderson wywiózł ładunek 6 010 kG na wysokość 2 000 m. Wkrótce potem Anderson ustanowił nowy rekord — 5 ton na wysokość 3 722 m. Już następnego roku pierwszy rekord Amerykanina wymazał z tabeli radziecki pilot R. Kapreljan, osiągając na Mi-6 wynik niemal dwukrotnie lepszy. Drugi rekord Andersona poprawił w r. 1959 na Mi-6 S. Browcew.

28 maja 1965 r. Ałfierow na śmigłowcu Mi-6 wywiózł na wysokość 2 840 m ładunek 15, 20 i 25 ton. Do Ałfierowa należał też, do niedawna, rekord podniesienia maksymalnego ładunku (25 105 kG) na wysokość 2 000 m. (z)

LAMUS samolotów

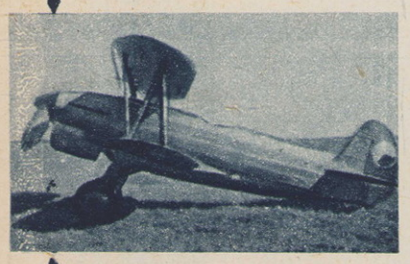
PRAGA E-45



Samolot myśliwski konstrukcji inż. Jaroslava Szlechty. Powstał w roku 1934 w zakładach Praga w Czechosłowacji. Był to zgrabny dwupłat z silnikiem brytyjskim Rolls-Royce „Kestrel". Uwagę zwraca staranne opracowanie aerodynamiczne poszczególnych części płatowca. Silnik dwunastocylindrowy chłodzony był cieczą. Moc silnika 650—710 KM. Podstawowe dane techniczne: rozpiętość — 8,5 m, długość — 7,45 m, powierzchnia skrzydeł — 20,25 m, ciężar własny — 1 347 kG, ciężar całkowity — 1 691 kG, obciążenie powierzchni nośnych — 83,5 kG/m², prędkość maksymalna — 372 km/h, prędkość przelotowa — 320 km/h, prędkość wznoszenia — 15,6 m/s, zasięg — 640 km, pułap — 9 500 m.

E-45 mimo dobrych właściwości lotnych nie doczekał się produkcji seryjnej. Ponieważ samolot nie został wcielony do lotnictwa wojskowego, brak danych o jego uzbrojeniu — o ile takie było zabudowane na prototypie.

wg „Modelar'a"



ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

Sensacją numer jeden był bez wątpienia lot, a ściślej wyprawa astronautów amerykańskich na orbitę księżycową. Dokładniej o tym przedsięwzięciu piszemy na innych stronach niniejszego numeru, tu natomiast ograniczymy się do zacytowania opinii o wyprawie „Apollo"-10, wyrażonej przez uczonego radzieckiego prof. Siedowa. Oto co pisał on na ten temat w „Prawdzie": „Ludzkość wysoko ocenia osiągnięcia amerykańskich specjalistów i odważnych kosmonautów. Ludzie radzieccy przesyłają serdeczne pozdrowienia kosmonautom amerykańskim, specjalistom i robotnikom oraz życzą im dalszych sukcesów w pokojowym rozwoju badań kosmicznych".

*

27 maja na orbicie ziemskiej znalazł się nowy sztuczny satelita radziecki z serii „Kosmos". Nosi on numer 283. Satelita osiągnął wysokość orbitalną 210/1 539 km.

*

Prezydent Nixon zapowiedział swój udział przy starcie z Przylądka im. Kennedy'ego wyprawy „Apollo-11'.

*

Wernher von Braun, twórca amerykańskiego programu kosmicznego, oświadczył niedawno, iż jego zdaniem Związek Radziecki wyprzedza Stany Zjednoczone AP w zakresie badania przestrzeni międzyplanetarnej.

*

Astronauta amerykański William Anders („Apollo-8") mianowany został jednym z sekretarzy NASA na miejsce Edwarda Welsha. Funkcję swą obejmie Anders po lipcu, gdyż jest członkiem załogi rezerwowej dla wyprawy księżycowej „Apollo-11'.

*

Między Waszyngtonem i Madrytem ustanowiono połączenie telekomunikacyjne przy pomocy nowego satelity „Intelsat-III". Specjaliści podkreślają, iż jest to pierwsze połączenie międzykontynentalne pracujące na szerokim paśmie.

*

Począwszy od roku 1972, Indie będą odbierać audycje telewizyjne przekazywane za pośrednictwem sztucznych satelitów. W pierwszym rzędzie odbierane będą audycje przeznaczone dla szkół. Audycje nadawane będą z ośrodka amerykańskiego NASA, współpracującego z międzynarodowymi organizacjami do spraw szkolenia.

*

Trzej kosmonauci wchodzący w skład załogi „Apollo-9" (Mc Divitt, Schweickart i Scott) uczestniczyć będą podczas otwarcia tegorocznego Salonu Lotniczego i Astronautycznego w Paryżu. Przy okazji Schweickart odwiedzi swoją rodzinę mieszkającą pod Strassburgiem, a dwaj jego koledzy będą gośćmi francuskich ośrodków naukowo-technicznych, zajmujących się techniką rakietową i badaniami kosmicznymi.

*

Dopiero obecnie podano informacje, że wielka rakieta nośna „Saturn-V" była podczas wyprawy „Apollo-10" kierowana z pokładu statku kosmicznego. Pilotem był Thomas Stafford. System umożliwiający ręczne sterowanie wektorem ciągu zastosowano w USA po raz pierwszy. Opracowanie skutecznego systemu trwało około pięć lat.

*

W United Technology Center (Alabama) odbył się niedawno pokaz makiety mikrosondy planetarnej o masie 4 kg i wysokości około 60 cm. Sonda może mieć zastosowanie do badania powierzchni planet naszego układu słonecznego.

*

Trzeci satelita telekomunikacyjny typu „Intelsat-III" umieszczony został na orbicie ziemskiej dnia 21 maja przy pomocy pojazdu rakietowego „Thor-Delta". Wysokość orbitalna 265/36 000 km. Międzynarodowe konsorcjum telekomunikacyjne COMSAT posiada aktualnie 25 stacji naziemnych w 15 krajach i pięć czynnych sztucznych satelitów. W roku 1970 liczba stacji naziemnych wzrośnie do 70, a liczba państw współpracujących do 47.

*

Francusko-niemiecki satelita doświadczalny typu DIAL ma wystartować przy użyciu rakiety „Diamant-B" w lutym roku przyszłego. Ma on osiągnąć wysokość maksymalną 1 650 km.

*

Kalendarz najbliższych startów prowadzonych przez NASA przedstawia się następująco: 6 czerwca wyrzucony zostanie satelita OGO-F, 19 czerwca odbędzie się start IMP-G, 18 czerwca wystartuje Biosatelita-D, w lipcu nastąpi start satelity Tiros-M, w tym samym miesiącu wejdzie na orbitę OSO-F, a w sierpniu Pioneer — E i ATS-E.

*

Senator Edward Kennedy wystąpił z propozycją znacznego obcięcia budżetu przeznaczonego na badania kosmiczne. Zdaniem senatora, w USA niezbędne są wielkie fundusze na pokrycie potrzeb wewnętrznych kraju.

SŁAWNI LOTNICY

DNIA 18 maja o godzinie 17.49 czasu warszawskiego trzech astronautów amerykańskich: Thomas Stafford, John Young i Eugene Cernan rozpoczęli wyprawę na orbitę Księżyca. Ich statek kosmiczny APOLLO-10 wyrzucony został w przestrzeń kosmiczną za pomocą rakiety nośnej SATURN-5. Dnia 22 maja nastąpił kulminacyjny punkt eksperymentu. Dwóch kosmonautów Stafford i Cernan przesiadło się ze statku do zespołu LM i zbliżyli się na odległość niecałych 15 kilometrów od powierzchni Księżyca. Mieli oni zadanie dokonać wyboru miejsca lądowania dla załogi statku APOLLO-11. Samodzielny lot zespołu księżycowego LM trwał około 8 godzin, po czym nastąpiło połączenie ze statkiem, w którym przebywał John Young. Wyprawa APOLLO-10 trwała dokładnie 8 dni i 3 minuty.

T. Stafford, J. Young i E. Cernan

*

EUGENE CERNAN. Urodził się w 1934 roku w Chicago (USA). Od najmłodszych lat interesował się lotnictwem. Początkowo latał na samolotach sportowych. Po ukończeniu w 1956 roku szkoły pilotów wojskowych, odbywał służbę w bazie wojskowego lotnictwa morskiego, położonej na terenie Kalifornii. Tam też ukończył wojskową szkołę lotnictwa morskiego.

W 1963 roku Eugene Cernan zaliczony został w poczet astronautów amerykańskich. Dnia 3 czerwca 1966 roku Cernan wraz z Thomasem Staffordem odbyli na pokładzie statku GEMINI-9, lot w przestrzeni kosmicznej, trwający 72 godziny. Astronauci wykonali 44 okrążenia wokół Ziemi i przelecieli 1 900 tysięcy kilometrów. W czasie tego lotu Eugene Cernan opuścił kabinę statku i przebywał poza nią dwie godziny.

Na podkreślenie zasługuje, że Cernan miał na sobie skafander nowego typu. Lot w pobliże Księżyca był dla Cernana drugim z kolei lotem kosmicznym.

*

THOMAS STAFFORD. Urodził się w 1930 roku w miejscowości Uterford (stan Oklahoma). W okresie nauki w szkole średniej zaczął latać na samolotach, przy czym interesowała go zarówno tematyka lotnicza, jak i morska. Po ukończeniu Wojskowej Akademii Marynarki Wojennej USA rozpoczął służbę w lotnictwie wojskowym i latał na myśliwskich samolotach przechwytujących. W 1959 roku ukończył z wyróżnieniem szkołę pilotów doświadczalnych w wojskowej bazie lotniczej im. Edwards'a i wkrótce też powołany został w tej szkole na zastępcę do spraw szkolenia pilotów lotnictwa odrzutowego.

Thomas Stafford dał się poznać jako autor wielu specjalistycznych opracowań z dziedziny użytkowania przez pilotów samolotów odrzutowych. Dwie prace Stafforda uznane zostały za literaturę obowiązującą w lotnictwie amerykańskim.

W 1962 roku Thomas Stafford wszedł w skład grupy astronautów amerykańskich. Ma stopień podpułkownika pilota.

Dwukrotnie przebywał w Kosmosie. Pierwszy raz — 15—16 grudnia 1965 roku — razem z Walterem Schirrą dokonał 17 okrążeń Ziemi w czasie 25 godzin i 51 minut. Stanowili oni załogę statku GEMINI-6. W locie tym nastąpiło pierwsze spotkanie dwóch pojazdów na orbicie. Najmniejsza odległość GEMINI-6 od GEMINI-7 wynosiła 0,30 m.

Drugi raz Stafford przebywał w Kosmosie od 3 do 6 czerwca 1966 roku, wraz z Eugene Cernanem. Lot przeprowadzony został na statku GEMINI-9. Astronauci wykonali 44 okrążenia wokół Ziemi i przebywali w Kosmosie 72 godziny.

*

JOHN YOUNG. Urodził się w 1930 roku w San Francisco. Już od najmłodszych lat interesował się zagadnieniami technicznymi, maszynami, a przede wszystkim konstrukcjami lotniczymi. W 1952 roku ukończył Instytut Technologiczny w miejscowości Atlanta (stan Georgia). Z kolei odbywał służbę w lotnictwie Marynarki Wojennej. W latach 1959—1962 pracował jako pilot doświadczalny.

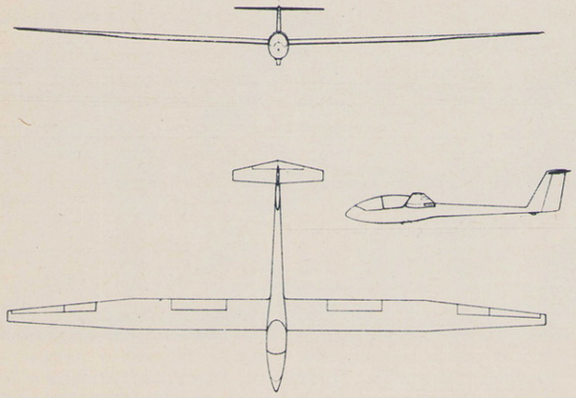
W 1962 roku John Young został rekordzistą świata. Ustanowił on dwa światowe rekordy prędkości na samolocie myśliwskim marynarki wojennej.

Od 1963 roku wszedł w skład grupy astronautów amerykańskich. Dnia 23 marca 1965 roku wraz z Virgilem Grissomem okrążył trzykrotnie Ziemię w statku kosmicznym GEMINI-3. Po pięciogodzinnym locie i dwukrotnej zmianie orbity statek GEMINI-3 wodował na Atlantyku.

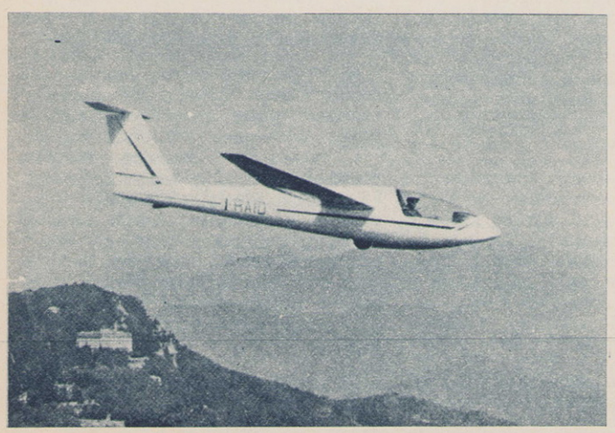
Young wspólnie z Grissomem wykonali szereg obserwacji i eksperymentów biologiczno-medycznych. Na początku trzeciego okrążenia przez dwadzieścia minut obowiązki pilota statku pełnił John Young. Astronauci lecieli pierwszym statkiem kosmicznym, który zmieniał orbitę. (m)

Szybownictwo za granicą

● Prezentujemy niżej jeden z nowych włoskich szybowców wysokowyczynowych Calif-11 (na zdjęciu) i Calif A-11 (plan) będący wersją rozwojową Aviamilano A-3. Szybowiec ten został zaprojektowany w wytwórni Caproni Vizzola. Dane techniczne i osiągi w locie przedstawiają się następująco: rozpiętość — 17.00 m, długość — 7,20 m, wysokość — 0,85 m, powierzchnia nośna — 13,72 m kw. wydłużenie — 21. Ciężar pustego szybowca — 220 kG, dopuszczalny ładunku — 130 kG, maksymalny w locie — 350 kG. Obciążenie powierzchni nośnej — 25,5 kG/m². Doskonałość — 41 na prędkości 85 km/h. Opadanie 2 m/s na prędkości 159 km/h. Prędkość minimalna — 69 km/h. Opadanie minimalne — 0,55 m/s na prędkości 73 km/h.



● Osiągnięcia szybowniczek Niemieckiej Republiki Fededalnej są — jak to wynika z aktualnego bilansu — dość skromne. Ogólna liczba pilotek wynosi 400. Zdobyły one 178 odznak srebrnych i 7 złotych. Dwie posiadają po jednym diamencie i dwie po dwa diamenty. Wiele rekordów krajowych liczy po dziesięć lat i więcej, choć wyniki są słabe. Na przykład dopiero w ubiegłym roku po raz pierwszy został przekroczony dystans 500 km — Marianne Deutschmann wykonała przelot docelowy 508 km.



● W NRF zdecydowano się na budowę seryjną szybowca metalowego, wysokowyczynowego FK-3. Planuje się produkcję 25 sztuk. Orientacyjna cena — 7 500 dolarów USA. Wiadomość ta jest interesująca z uwagi na liczne w tym kraju konstrukcje z tworzyw sztucznych. Okazuje się, że „plastykowe superorchidee" nie spełniają wszystkich wymagań pilotów i stąd poszukiwania w zastosowaniu innych materiałów do produkcji szybowców.

● Do tegorocznych mistrzostw szybowcowych Szwajcarii zgłosiło się 15 pilotów, w klasie standard i 11 w klasie otwartej.

DNI KOSMONAUTY RADZIECKIEGO

OSTRÓDA ● 1969

TO były wielkie dni Ostródy. Przez trzy dni urocze miasto, położone malowniczo wśród jezior i lasów, rozbrzmiewało warkotem silników modelarskich i samolotowych, hukiem rakiet i ogni sztucznych oraz muzyką i śpiewem.

Ostróda gościła w dniach od 23 do 25 maja 1969 r.: Centralne zawody modeli rakietowych LOK, centralne zawody — eliminacje modeli pływających kierowanych zdalnie i modeli ślizgów wodnych LOK, pokazy lotnictwa sportowego APRL, zloty i pokazy motorowe LOK, festyn żeglarski, koncert zespołu pieśni i tańca, pokaz ogni sztucznych, seanse filmowe na otwartej przestrzeni i wiele innych imprez.

Ale Ostróda nie tylko się bawiła. Głęboką treścią polityczną i powagą był nasycony capstrzyk społeczeństwa, a następnie uroczyste złożenie kwiatów pod pomnikiem żołnierzy radzieckich poległych w walce o wyzwolenie tego miasta oraz — wiec ludności.

Tradycyjne już Dni Kosmonauty Radzieckiego, organizowane przez Towarzystwo Przyjaźni Polsko-Radzieckiej, Ligę Obrony Kraju i Aeroklub PRL, miały w jubileuszowym roku 25-lecia Polski Ludowej szczególnie uroczystą oprawę, z udziałem przedstawicieli władz centralnych, Ambasady ZSRR, generalicji polskiej i radzieckiej oraz władz wojewódzkich i miejscowych. Miasto było barwnie udekorowane, a piękna wiosenna pogoda sprzyjała uroczystościom.

Pokazy akrobacji samolotowej oraz skoki spadochronowe do wody wzbudziły zachwyt wśród wielotysięcznej publiczności. Co chwilę zrywały się burzliwe oklaski. Trzeba przyznać, że było na co popatrzeć! Lotnicy sportowi APRL naprawdę błysnęli talentem i umiejętnościami.

Ale imprezy modelarskie też miały swoich wiernych zwolenników rakietowych i radiomodeli ściągały tysiące widzów, zwłaszcza młodzieży. W Ostródzie nie było dotąd ośrodka modelarskiego. Teraz będzie na pewno!

W Centralnych Zawodach Modeli Rakietowych LOK startowało 236 zawodników, w tym ekipa modelarzy ze Związku Radzieckiego.

● W klasie modeli rakiet z silnikami „Krywałd" lub „CSRS" — zwyciężył wśród 42 zawodników — **Jerzy Dyk** (Kielce), wynikiem 111 s.

● W klasie modeli rakiet z silnikami „Śląskimi", najlepszym spośród 57 zawodników okazał się **Henryk Bąk** (Kielce), który uzyskał wynik 510 s.

● W klasie modeli rakietoplanów z silnikami „Krywałd" lub „CSRS" startowało 36 zawodników, a zwyciężył **Adam Ładecki** (Kielce), wynikiem 267 s.

● W klasie modeli rakietoplanów z silnikami „Śląskimi", najlepszym był **Grzegorz Drabik** (Kielce), z wynikiem 316 s. Startowało 47 zawodników.

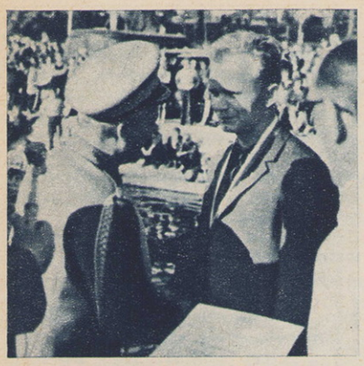
● W klasie modeli redukcyjnych statku „Wostok", startowało 13 zawodników. Pierwsze i drugie miejsce zdobyła zawodniczka radziecka **Natasza Kurastikowa** (365 i 239 pkt.). Najlepszym zawodnikiem krajowym okazał się **Henryk Spek** (Katowice), z wynikiem 203 pkt.

● W klasie dowolnych modeli redukcyjnych (jedyny warunek: uzyskanie przez prawdziwą rakietę nośną wysokości 180 km), zwyciężył zawodnik radziecki **Wołodia Sinielnikow** z modelem rakiety statku „Sojuz" (301 pkt.). Najlepszy zawodnik krajowy — **Adam Ładecki** (Kielce), uzyskał z modelem rakiety „Veronique" — 254 pkt. Następnym był **Tadeusz Stradowski** (Kielce), z modelem rakiety „Diamant" (223 pkt). Startowało 41 zawodników.

Co można powiedzieć o zawodach modeli rakietowych?

Wyżej: Aeroklubowa trójka akrobacyjna na samolotach Jak-18, która wzbudziła powszechny zachwyt. Z prawej: Stanisław Cichoń z radiomodelem „Elektron" z silnikiem 7,5 cm³. Na otwarciu zawodów rakietowych z modelu tego zrzucona została na spadochronie wiązanka biało-czerwonych kwiatów. Następnie odbył się pokaz akrobacji z lotem odwróconym włącznie.

Poniżej: Ekipa modelarzy rakietowych ZSRR. W środku – jedynaczka i najlepsza zawodniczka – Natasza Kurastikowa.



Henryk Bąk (Kielce) otrzymuje medal Mistrza Polski z rąk Prezesa LOK – gen bryg. Zbigniewa Szydlowskiego.

Wyżej: Zawodnik radziecki Wołodia Sinielnikow i jego zwycięski „Sojuz".

Z prawej: Przegląd redukcyjnych modeli rakiet. Koledzy oglądają model zbudowany przez Kotwicę.

Zdjęcia: B. Koszewski (2), J. Ziółkowski (3), S. Smolis (1), J. Wojciechowski (3).

Przede wszystkim trzeba wyrazić uznanie Śląskiemu Klubowi Techniki Rakietowej i Astronautyki LOK w Katowicach za produkcję silników rakietowych. Trudno być prorokiem, ale w chwili obecnej jest to jedyny jasny punkt w całej krajowej produkcji silników rakietowych do modeli. Inne silniki są być może lepsze, ale mają jedną zasadniczą wadę — że ich nie ma.

Jeśli chodzi o modele, to zwracał uwagę brak szerokiego wykorzystania balsy do ich konstrukcji. A to jest przecież podstawowy warunek naprawdę dobrych osiągów. Warto by może przypomnieć niektórym wojewódzkim szefom modelarstwa LOK, że balsa jest bardziej potrzebna modelarzom rakietowym niż okrętowym, a nawet — lotniczym.

Inna sprawa, że z konstrukcją i regulacją rakiet (zwłaszcza modeli redukcyjnych) też nie jest najlepiej. Często lot jest niestateczny lub w ogóle nieudany. Byłoby dobrze, gdyby instuktorzy modelarstwa rakietowego przekazali swoim podopiecznym nieco więcej wiadomości z dziedziny aerodynamiki i teorii lotu. Modele zawodników radzieckich wyróżniały się bardzo korzystnie pod tym względem.

W modelach redukcyjnych brak na ogół troski o szczegóły wykonania. Są to jeszcze makiety, a nie modele. Właśnie tutaj widać od razu, czy zawodnik zdaje sobie sprawę z przeznaczenia i wyglądu poszczególnych elementów rakiety nośnej lub statku kosmicznego, czy nie. Jeśli chcemy, żeby modelarstwo redukcyjne spełniało rolę politechnizacyjną, a nie tylko rozrywkową lub propagandową, to trzeba się przyłożyć do poznawania tajników konstrukcyjnych i funkcjonalnych rakiet i pojazdów kosmicznych.

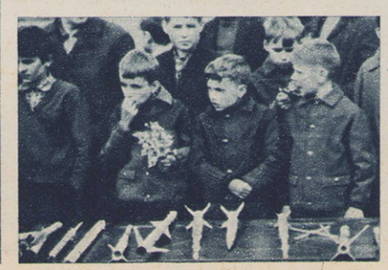
Uwagi te, skierowane raczej do instruktorów niż do zawodników, nie ujmują niczego z piękna i pożyteczności imprezy.

Zawody modeli rakiet, to zawody młodych i dla młodych. Rzecz w tym, aby ten entuzjazm młodzieży wzbogacić różnorodnymi wartościami poznawczymi z zakresu nauki i techniki — światowej i polskiej.

Gościem honorowym Dni Kosmonauty Radzieckiego był naczelny redaktor dobrze znanego u nas miesięcznika radzieckiego „Modelist-Konstruktor" — dr J. Stolarow, z którym mieliśmy okazję przeprowadzić szereg bardzo interesujących rozmów.

JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Z lewej: Pokaz radiomodelu jachtu żaglowego Jerzego Przybysza (Poznań). Z prawej: Zwycięska ekipa modelarzy rakietowych (Kielce). Drugi od prawej – Tadeusz Stradowski. Poniżej: Dla nich to zawody były największym przeżyciem.



W KABINIE I NA ZIEMI

Artykuł napisany na VIII Rajdzie Samolotowym Dziennikarzy i Pilotów na konkurs dziennikarski. Autor artykułu i pilot Zdzisław Dudzik zajęli, jako załoga „Skrzydlatej Polski" i Aeroklubu Warszawskiego, III miejsce w klasyfikacji końcowej Rajdu.

ÓSMY maja, lotnisko w Elblągu. Obserwuję mego pilota, jak starannie obchodzi dookoła samolot i sprawdza, czy przypadkiem nie ma jakiegoś najdrobniejszego bodaj mankamentu lub usterki. Wie, że uczynili to już przed nim mechanicy, ale z czystym sumieniem powtarza ich czynności jeszcze raz. Nic nigdy nie wiadomo, złe nie śpi.

Jest bardzo zimno. Przenikają mnie dreszcze — jestem przeziębiony, ale wiem, że trzęsę się również ze zdenerwowania. Zdaję sobie dokładnie sprawę, że za pół godziny zacznie się piekielny taniec.

Trzecia z kolei konkurencja przewiduje przelot na regularność po łukach z odnajdywaniem znaków i identyfikację obiektów na podstawie zdjęć fotograficznych. Znaki — to jeszcze pół biedy, ale zawodnicy pamiętają dokładnie, w jaki sposób zinterpretowany został regulamin w odniesieniu do zdjęć jeszcze dwa dni temu, podczas lotu z Białegostoku do Elbląga. Dostaliśmy ich — aż siedemnaście.

Przypominam sobie skurczoną nagle twarz pilota, gdy mu komisarz wręczył pękaty pakiet zdjęć. Człowiek, który siedzi przede mną w kabinie, musi jednocześnie pilotować maszynę, trzymać w lewej dłoni mapę, prowadzić wzrokową obserwację terenu, uważać na wskazania przyrządów pokładowych, no i — jeszcze gdzieś, a raczej szymś, trzymać siedemnaście zdjęć. Pomagałem mu, jak tylko mogłem, ale jakże skromna to jest ta moja pomoc.

Dlatego niepokoiłem się.

Ruszyliśmy do Inowrocławia jako dwudziesta czwarta maszyna. Kurs wiódł najpierw do wyjściowego punktu trasy, a potem w kierunku na Malbork i Starogard Gdański.

Dreszcze, gorączka, ból głowy. Jestem chory. W Starym Polu rozpoznajemy starą, poniemiecką jeszcze oborę z gniazdem bocianim na dachu. Potem, już nad Malborkiem, chwytamy wzrokiem kanciastą zabytkową bramę wjazdową do miasta i długi pawilon przystani nad Nogatem. Dalej było coraz trudniej.

Już Zblewo. Stąd rozpoczyna się olbrzymi, podwójny łuk, prowadzący przez Osiek, Tleń, Korytowo, cały czas nad Borami Tucholskimi. Na łukach spodziewamy się znaków.

Były, jeden za drugim niemal.

Mam dziwne wrażenie. Obserwuję, jak tylko najlepiej potrafię, uciekający pod samolotem teren. Jestem niemal przekonany, że robię to bezbłędnie. A jednocześnie — widzę jakby podwójnie. Na zielonym tle lasów ukazują mi się fragmenty rejonów, nad którymi już przelecieliśmy w czasie Rajdu. Uparcie, choć mrugam ciężkimi powiekami, wracają obrazy Białostocczyzny i Łomżyńskiego. Tak, właśnie te nizinne, pełne mokradeł, monotonne połacie kraju. Próbuję powiedzieć sobie, co mi się stamtąd najbardziej upamiętniło.

Wizna.

Dziwny kraj. Bagna, łąki, posępne, smutne okolice. Posępne, bohaterskie. To pod Wizną rozegrał się w 1939 roku tragiczny finał obrony umocnionych pozycji na skraju linii bagien przez batalion polskiej piechoty pod dowództwem kapitana Raginisa. Uderzało na nich kilka dywizji niemieckich. Trwali w bunkrach do ostatniego naboju. Zmiażdżyła ich artyleria, zmasakrowały czołgi. Polski dowódca ostatnią kulą, po śmierci swych żołnierzy, odebrał sobie życie.

Złożyłem na jego grobie, przy szosie, wiązankę zebranych na łące kwiatów.

To tu, niedaleko od Wizny, Niemcy rozstrzeliwali mieszkańców spacyfikowanych wsi. Na drodze stał ich samochód z głośnikami. Żołnierz w samochodzie puszczał płytę z jedną jedyną melodią, a cekaemista serię za serią pakował w zbity, spłakany tłum ludzki. Ta melodia, to była toccata Bacha. Krwawa toccata.

Skansen kurpiowski w Nowogrodzie. Chodziłem po jego alejkach jak po zaczarowanym, bajkowym ogrodzie. Cudowne, wspaniale polskie miejsce. Na wysokiej skarpie Narwi, u ujścia Pissy, mądry doktor Adam Chętnik, wybitny znawca stosunków etnograficznych Kurpiowszczyzny, powołał do życia to niepowtarzalne, oryginalne muzeum chat, stodółek, spichlerzy, mnóstwa wszelakiego sprzętu używanego przez Kurpiów. Wszystko to — jakby na chwilę tylko zostało opuszczone przez zapobiegliwych, przedziwnie uzdolnionych mieszkańców miodem pachnących kurpiowskich borów z zagubionymi w nich wioskami.

*

Chyba już jesteśmy na łuku. Tak. Jak mało mamy zidentyfikowanych obiektów! W spoconej dłoni trzymam o kilka tylko zdjęć mniejszą talię.

Przelatujemy nisko nad jakimiś ogródkami działkowymi. Może to te, które są na fotografii? Nie wiem, trudno rozpoznać. Ale czy pilot je zaznaczył na mapie? Zapytam go. A może mu nie przeszkadzać? Przecież to chyba znaki teraz są ważniejsze niż zdjęcia. Sam już nie wiem.

Jest mi czegoś bardzo przykro. Tak jak bym miał do kogoś żal. Cóż, mogę mieć tylko do siebie. Że sił dziś nie starcza, że mgła w przeciążeniach oczy powleka szarą zasłoną.

Jak bardzo boli głowa. Szumi w uszach. I powieki same jakoś opadają. Ależ tak nie można, opanuj słabość!

Podrywam się na fotelu. Muszę mówić, wszystko jedno co. Wgniatam przycisk telefonu pokładowego i wołam: Zdzisław!

Obrócił się do mnie w pierwszej kabinie. Boże, przecież to... to nie jego twarz. Ta twarz, tak różna od Zdzichowej, o regularnych, delikatnych rysach, to...

— Józiu... — wymamrotałem wstrząśnięty.

Uśmiechnął się:

— Obserwuj. Patrz w teren. Możesz jednocześnie do mnie mówić.

Ogarnęła mnie radość, że go widzę. Serce waliło jak młotem, wszystko w środku dygotało. Nigdy jeszcze dotąd, od dwudziestu pięciu lat, nie mogłem go zobaczyć. Słowa przychodziły mi z trudnością:

— Tęsknię za tobą. Co rok bardziej.

— Wiem. Staraj się nie poddawać temu uczuciu. Żal mi cię.

— Tęsknię najbardziej, kiedy mi źle w życiu, kiedy nie umiem sobie dać rady. Tak bym wtedy chciał, żebyś był przy mnie.

— Zawsze jestem.

— To dobrze. Widzisz, jest mi czasem aż tak, że chciałbym przestać żyć.

— Nie ty będziesz o tym decydował.

— A ty, czy żyjesz? Powiedz mi prawdę.

— Tak. Dopóki o mnie myślisz, żyję. Umieram, kiedy zapominasz. To trudne, ale postaraj się zrozumieć. Cóż, nieszczególnie wam idzie?

— Tak. Ale to już teraz nieważne.

— Pomogę ci. Masz słaby wzrok, jesteś chory, inni mają większe szanse. Dlatego mogę to uczynić. Tylko raz. Potem będziecie sobie radzili ze Zdzichem sami.

Pod nami uciekały pola i lasy. Widziałem to wszystko jak przez mgłę. Myślami byłem zupełnie gdzie indziej. Po chwili odezwał się:

— Teraz uważaj: tam znak, pod lasem.

— Widzę, krzyż.

— Tak, ten szary. Ze starych płócien wyłożyli. Patrz, podobny kształtem do mojego.

Rozpiął lewą ręką kurtkę. Poznałem. To był ten sprzed dwudziestu pięciu lat, który mu wtedy w sierpniu przypięli na Starówce. Virtuti Militari. Wstążka przybrudzona, ze śladami krwi.

— Już na mnie czas. Nanieś położenie znaku na mapę. Albo nie, sam naniosę, ręka ci drży.

Przejąłem stery. Wziął ode mnie mapę.

— Nie odchodź.

— Muszę. Będę jednak zawsze w pobliżu. Żegnaj, pamiętaj o mnie, chociaż ty. I głowa do góry!

Chciałem koniecznie coś jeszcze powiedzieć, ale żadne już słowo nie mogło mi przejść przez ściśnięte gardło. Miałem wrażenie, że konam z żalu, rozdzierany na strzępy, tak jak umierałem przed dwudziestu pięciu laty z rozpaczy, kiedy leżeliśmy obaj koło Arsenału pod gradem pocisków z granatników i kiedy tamując uciekającą z rany nad jego uchem krew, wołałem dla niego o pomoc, dla mego ciężko rannego brata, pomoc, która nigdy nie miała nadejść. Byliśmy skazani na zagładę, którą ja przecież przeżyłem...

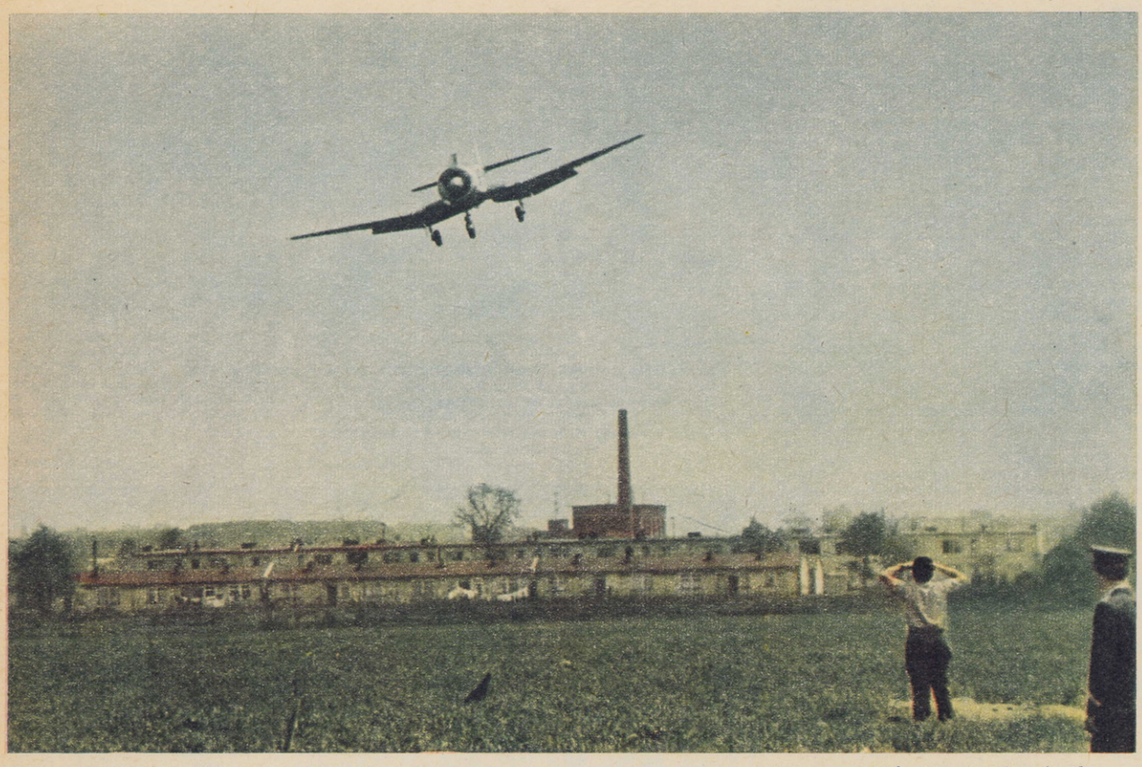
*

Uczułem uderzenie drążka sterowego w kolana. Mgła znikła. Huk silnika spotężniał. Zdzisław przywoływał mnie do przytomności.

— Cóż ty, śpisz? Niech cię licho. Proszę, zasnął niemal nad samym znakiem.

Wstrząs minął. Głęboko oddycha-

Komisja sędziowska przy pracy. Pilot Stanisław Maksymowicz (w ciemnych okularach) z Aeroklubu Wrocławskiego po powrocie z trasy melduje się z mapą u komisarza sportowego. „Spowiedzi" asystują koledzy, a nawet uwiecznia ją na taśmie filmowej Telewizja.



Jeden z rajdowych „Biesów" podchodzi we Wrocławiu do lądowania na punkt z silnikiem wytłumionym na 400 metrach. Wieje akurat słabiutki, tylny wiatr...

łem. Spróbowałem się uśmiechnąć:

— Przepraszam, Zdzisiu, może i na moment zdrzemnąłem się. Nie mogłem spać w nocy.

— Daj mi mapę.

Podałem mu. Zdzisław rzucił na nią szybko okiem.

— Co to? Już zdążyłeś nanieść znak? Kiedy to zrobiłeś? I dlaczego czerwonym ołówkiem, nie masz zwykłego?

Krzyż był nakreślony wyraźnie dwiema małymi, czerwonymi kreskami.

Nigdy do tej pory nie używaliśmy ze Zdzichem kolorowych ołówków do nanoszenia na mapę znaków. Poszukałem w kieszeniach. Czerwony był, rzeczywiście, w bocznej prawej, ale jego — przysiągłbym — jeszcze dziś nie używałem.

✶

Znaki, znaki, jeden za drugim. Litera T koło wsi Bysław, tuż za szosą z Tucholi do Świecia. V na skraju Lubiewa, L koło stacji kolejowej Świętochowo, dwie taśmy przy wyjściu z łuku w Korytowie, krzyż przy szosie we wsi Gruczno, drugi obok Kokocka nad Wisłą, trzeci za wsią Czarze...

Z talii zdjęć ubyły jednak następne: dwuwieżowy kościół w Starogrodzie, na wysokiej skarpie nad Wisłą, stylowa kolumnada w ostromeckim parku pałacowym i jeszcze, jeszcze jakieś.

Już nie pamiętam. Ogółem znaleźliśmy osiem obiektów na dziesięć. Taką samą ilość — znaków.

✶

Następnego dnia, na łamanej trasie z Inowrocławia do Poznania, szukaliśmy tylko znaków. Udało nam się znaleźć ich siedem, na dziesięć wyłożonych.

Przedpołudnie na lotnisku Aeroklubu Kujawskiego, gdy startowaliśmy, było deszczowe i mgliste. Samoloty rajdowe, mimo to, wychodziły w powietrze bez przerwy.

W kabinie, zapinając pasy, wróciłem myślą do pewnego maleńkiego, przez nikogo nie zauważonego wydarzenia.

Było to godzinę przed moim wejściem do samolotu. W ciasnej, zasnutej papierosowym dymem salce aeroklubu czekały załogi na swą kolejkę startową. Na zewnątrz padał deszcz. W wejściu stanęła nagle mała, może dwunastoletnia dziewczynka, cała przemoczona ulewą. Rozejrzała się i przecisnęła na prawo, w kąt, gdzie królował duży, kaflowy, nieczynny piec. Tam stanęła grzecznie koło naszego kolegi rajdowego Zdzicha Przyjemskiego, obejmując go w pół. Ojciec pogładził ją po zmoczonej płowej głowie.

— Zdzichu, czas na ciebie! — ktoś krzyknął za chwilę od wejścia.

Patrzyłem na dziecko. Mała objęła ojca kurczowo obiema rękami za kolana i opuściwszy głowę, zaczęła cicho płakać.

Nigdy nie zapomnę tej sceny. Nie zapomnę wyrazu twarzy Zdzicha Przyjemskiego, gdy delikatnie, całując córkę po zabrudzonych łapinach, wyswobadzał się z jej objęć. Poruszony był do głębi. Gdy go spytałem, dlaczego mała płacze, nie odpowiedział mi nic, przytulił córkę do piersi i szybko wyszedł z sali. Wiem jednak, co działo się wtedy w jego sercu.

Czy moje dzieci, daleko stąd, też może myślały o swym ojcu?

Tak, na pewno. Inaczej byłoby to przykre.

✶

Poznań, 10 maja, czwarta po południu. W stylowej Białej Sali gmachu Prezydium Miejskiej Rady Narodowej na Placu Kolegiackim trwa spotkanie z ojcami miasta. Przemówienia, toasty, ogłoszenie wyników, rozdanie nagród.

Potem otwierają się drzwi i na estradę wchodzą, jednakowo ubrani chłopcy: od maleńkiego, z zadartym noskiem i przylizaną czupryną, do wyrosłego już młodzieńca w wąsikiem pod nosem. Kilkudziesięciu. To Poznański Chór Chłopięcy, kierowany przez Jerzego Kurczewskiego.

Czyste, dźwięczne głosy wspaniale brzmią w akustycznej, o gotyckich sklepieniach sali. Pieśń za pieśnią: „Madonna mia cara" — Orlanda di Lasso, „Pieśń strzelca" z opery Webera — Wolny Strzelec, a później niewymownie piękna, chwytająca za serce „Piosenka żołnierska", Stanisława Moniuszki.

Jeszcze raz wychodzi przed pierwszy szereg solista, szczupły piękny chłopak, i kłaniając się sali głęboko, czeka na znak dyrygenta. Zaśpiewa, wraz z akompaniującym mu chórem, „Asturię".

Już, zaczął. Delikatny, wysoki, chłopięcy głos. Śpiewa po polsku, wstrząsającym wierszem Gałczyńskiego.

Nigdy chyba nie słyszałem czegoś piękniejszego. Nigdy też nie będę w stanie opisać reakcji ludzi, zgromadzonych w Białej Sali. Zachwyt, entuzjazm, łzy nawet...

✶

Dziś, gdy to piszę we Wrocławiu, już jest po rajdzie. Ściślej mówiąc, skończyła się jego część lotnicza.

Sądzę, że końcowy wynik nie jest tu tak bardzo ważny. Za coś znacznie cenniejszego uważam fakt, iż każdy z nas wyniósł z tych dziesięciu emocjonujących dni wrażenie doznanego piękna, czystości, świeżości. Widzieliśmy przecież w krótkim okresie czasu, lepiej niż mogliby to uczynić inni, olbrzymi kawał Polski.

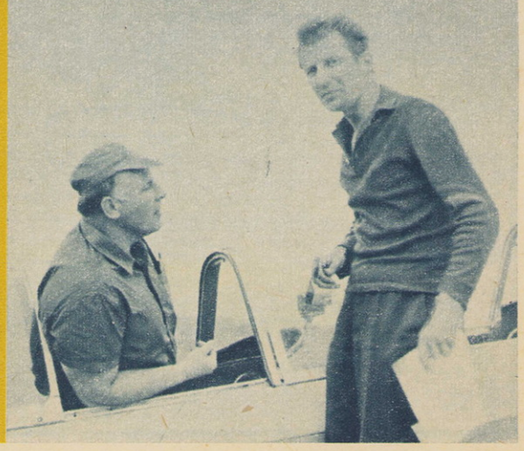
Jesteśmy Nią zachwyceni. Będziemy, ze wszystkich swych sił i na miarę umiejętności, sławić w naszych artykułach Jej piękno, Jej czystość i świeżość. Bo taką jest nasza ojczyzna.

JERZY ZARĘBSKI

Zdjęcia: B. KOSZEWSKI (2) i G. KURZAJCZYK (3)

Z trasy piątego etapu wrócił właśnie Krzysztof Siciński (pierwszy z prawej). Zadowolona mina pilota i pełen uznania wzrok sędziów świadczą o tym, że załodze warszawskiej etap udał się całkowicie.

Jedną z dwóch cudzoziemskich załóg na VIII Rajdzie była sympatyczna dwójka z NRD: red. Rudi Daum z miesięcznika „Aerosport" (z lewej) i pilot Peter Oesterich.



Oto reprezentacja „Sportowca" i Aeroklubu Robotniczego w Świdniku: red. Krzysztof Blauth (z lewej) i pilot Tadeusz Zach.

DOUGLAS DC-2 ● OZNACZENIA

EGZEMPLARZE DC-2 zakupione w 1935 r. przez Polskie Linie Lotnicze LOT otrzymały silniki Bristol „Pegasus-VI" o mocy nominalnej 670 KM i startowej 775 KM — gdyż silniki „Pegasus" były w Polsce produkowane. Śmigła miały metalowe Hamilton „Standard" 6111A, dwupołożeniowe. Przedni pierścień osłony silnika tworzył kolektor spalin. Samolot był wyposażony w pilota automatycznego, trzy radiostacje, dwa reflektory do lądowania i dwie oświetlające rakiety spadochronowe. Bagażniki mieściły do 900 kG bagażu. Kabina pasażerska miała 14 foteli, była wentylowana i miała ogrzewanie parowe (pobierające ciepło od rur wydechowych). Załoga — 2 osoby. Na początku 1937 r. samoloty DC-2 otrzymały pneumatyczne lodochrony gumowe na krawędziach płata i usterzenia oraz w instalację odlodzeniową śmigieł, a na początku 1938 r wyposażono je w średniokrótkofalowe radiostacje krajowe SK.

Samoloty DC-2 używane przez LOT były koloru duralu. Znaki rejestracyjne na skrzydłach i kadłubie — czarne. Tegoż koloru znak LOT-u na sterze kierunku oraz napis Polskie Linie Lotnicze LOT pod oknami.

Na wiosnę 1937 roku LOT odkupił od niemieckiej „Lufthansy" jeden DC-2 w częściach, który po zmontowaniu otrzymał znaki SP-ASJ i zwiększył liczbę polskich DC-2 do trzech. W dniu 23.11.1937 roku SP-ASJ podczas lotu z Salonik do Sofii rozbił się w górach z powodu oblodzenia samolotu, powodując śmierć załogi i trzech pasażerów .

Samoloty DC-2 miały dobre własności pilotażowe i eksploatacyjne. Były przez LOT bardzo intensywnie użytkowane, głównie na liniach zagranicznych. Średnia liczba wylatanych przez samolot godzin w roku wynosiła w 1935 r. — 130 godz., w 1936 r. — 719 godz. w 1937 r. — 862 godz., w 1938 r — 995 godz. Remonty płatowca odbywały się co 900—1 000 godz. Samolot zużywał paliwa 270 l/h. Remonty silników odbywały się co 400—500 h, a w 1939 r. co 750 h. Całkowita żywotność silnika — 2 500 h. W chwili wybuchu wojny w 1939 r. SP-ASK został internowany w Łotwie (w Rydze). SP-ASL w dniu 6 września 1939 r. przeleciał do Bukaresztu, gdzie został fikcyjnie sprzedany angielskim liniom „Imperial Airways" i otrzymał angielską rejestrację G-AGAD dla umożliwienia dalszej ewakuacji samolotu (do Egiptu). Jednakże władze rumuńskie zatrzymały samolot.

DANE TECHNICZNE

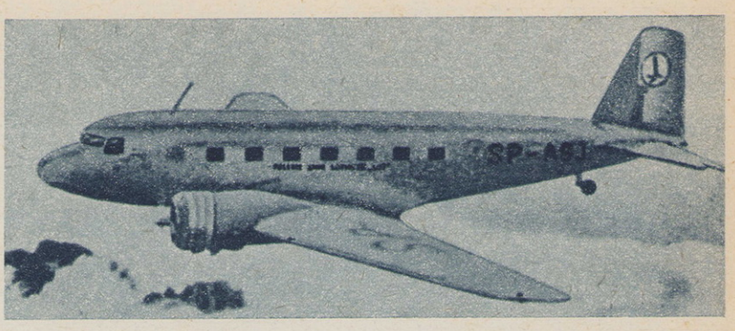
Wymiary: Rozpiętość — 25,9 m, długość 18,9 m, wysokość — 5,4 m, pow. nośna — 87,3 m kw.

Ciężary: Ciężar własny — 5.590 kG, ciężar całkowity — 8 250 kG (dla SP-ASJ-8 160 kG).

Osiągi: Prędkość max. — 330 km/h, prędkość przelotowa — 264 km/h, prędkość min. — 96 km/h, wznoszenie — 5,3 m/s, pułap — 7 000 m. zasięg — 1 770 km.

LP.	NR.FABR.	ZNAKI REJESTR.	LATA UŻYTKOWANIA 1935	1936	1937	1938	1939	UWAGI
1	1377	SP-ASK					1)	1-W IX.1939-INTERNOWANY W RUMUNII
2	1378	SP-ASL		3)			2)	2-W IX.1939-INTERNOWANY NA ŁOTWIE
3	...	SP-ASJ			4)			3-USZKODZENIE 8,5%
								4-USZKODZENIE 100%

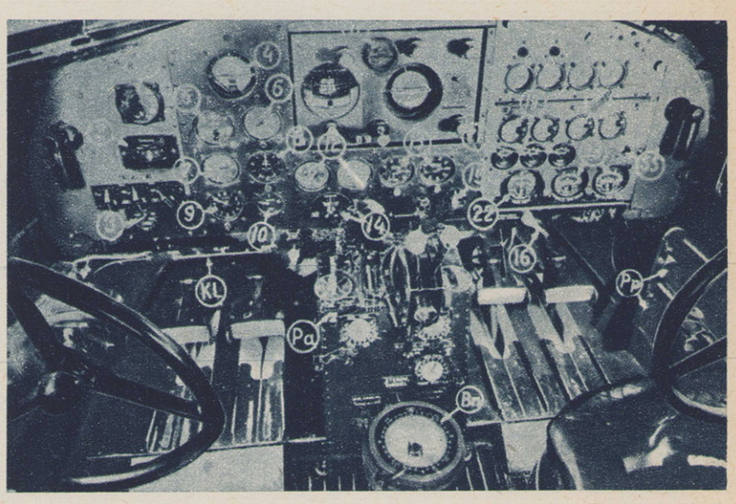
OBJAŚNIENIA: ===-REMONT PO USZKODZENIU, |-USZKODZENIE, ▮-SKASOWANY PO USZKODZENIU.



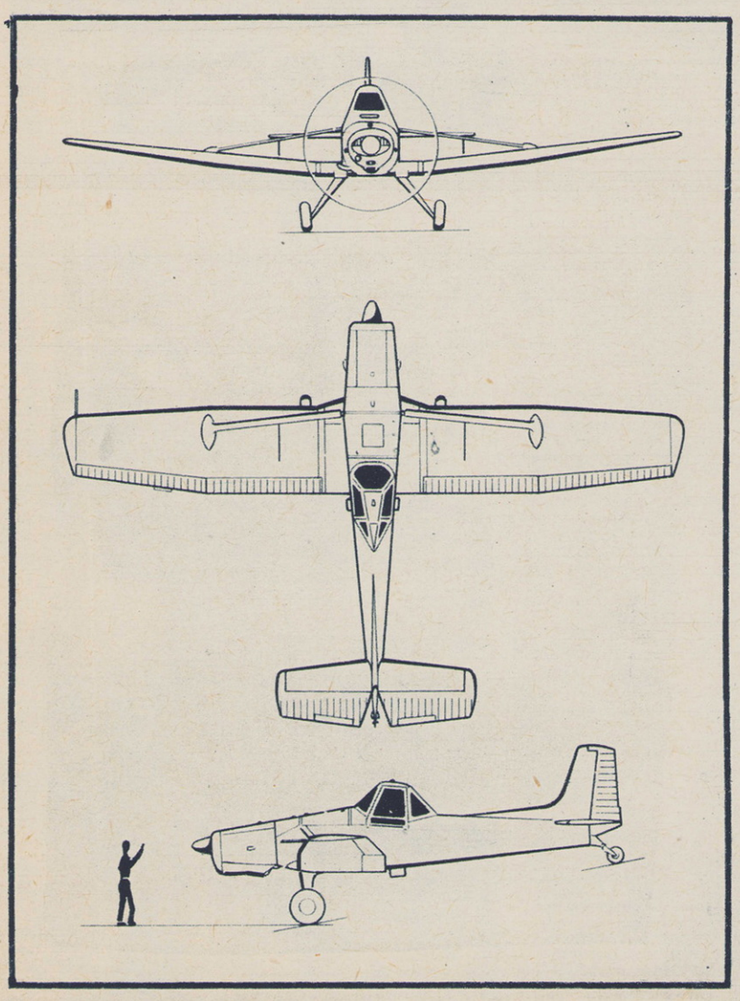
Wyżej: Samolot DC-2 zakupiony w 1937 roku przez PLL LOT.

Niżej: Kabina załogi w samolocie DC-2.

U dołu z lewej: Samoloty DC-2 w Polsce.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



UTVA 65 „PRIVREDNIK" ● JUGOSŁAWIA

WYTWÓRNIA UTVA w Pancevo znana jest z produkowanych tam wielozadaniowych górnopłatów UTVA-56 i UTVA-60. W 1965 r. oblatano nowy prototyp oznaczony UTVA-65. Konstruktorami są inż. inż. Bronislaw Nikolić i Mirko Dabinović. UTVA-65 jest wyspecjalizowanym samolotem rolniczym, opartym na wzorach amerykańskich (Piper „Pawnee" czy Cessna „Agwagon"). Wykorzystano szereg elementów budowanego poprzednio górnopłata (UTVA-60). Jest to sposób bardzo celowy, gdyż daje duże oszczędności przy projektowaniu, a ponadto wydatnie skraca cykl wykonania prototypu i wdrożenia go do produkcji seryjnej.

Tak więc połówki skrzydeł samolotu UTVA-60 zostały w samolocie UTVA-65 zabudowane u dołu, na połączonym z kadłubem centropłacie i wsparte od góry zastrzałami. Zastosowanie centropłata powiększyło rozpiętość i powierzchnię płata.

Kadłub jest konstrukcji kratownicowej, spawanej z rur stalowych. Przód kadłuba i dół pokryte są blachą, pozostała część płótnem. W przedniej części kadłuba mieści się zbiornik na chemikalia, a za nim jednoosobowa kabina pilota z wejściem przez drzwi z obu stron.

Usterzenie wzięto niemal całkowicie z samolotu UTVA-60 (metalowe, wolnonośne), jedynie ster wysokości ma powiększoną powierzchnię. Podobnie jak podwozie. Amortyzatory gumowe. Koła 650 x 200 mm (główne) i 300 x 125 mm (tylne). Hamulce hydrauliczne-tarczowe.

Grupę napędową zaprojektowano w dwóch wersjach. Silnik Lycoming GO-480-B1A6 (270 KM) lub silnik Lycoming IGO-540-B1A (350 KM). Zbiornik paliwa w kadłubie.

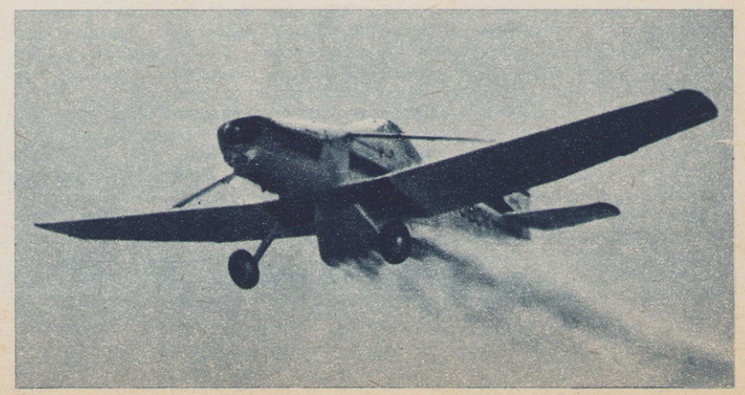
W przygotowaniu znajduje się ulepszona wersja samolotu UTVA-67 „Privrednik-II" z silnikiem o mocy 400 KM i udźwigu 900 kG (JS)

DANE TECHNICZNE

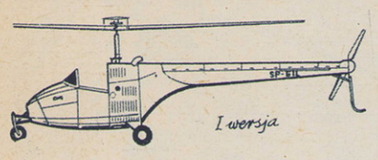
Wymiary: Rozpiętość — 12,22 m, długość — 8,46 m, wysokość — 2,60 m, pow. nośna — 19,4 m kw.

Ciężary: (w nawiasach — z silnikiem 350 KM): udźwig (ładunek płatny) — 600 (700) kG, ciężar całkowity — 1 760 (1 890) kG.

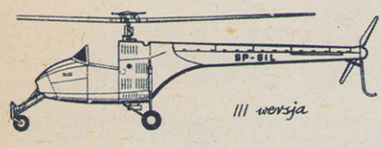
Osiągi: (w nawiasach z silnikiem 350 KM): prędkość max. — 215 (234) km/h, dopuszczalna prędkość nurkowania — 300 km/h, prędkość przeciągnięcia — 73 (76) km/h, prędkość przelotowa — 176 (192) km/h, rozbieg — 190 (175) m, zasięg (220 litrów paliwa) 810 km.



KONSTRUKCJE 25-LECIA PRL



I wersja

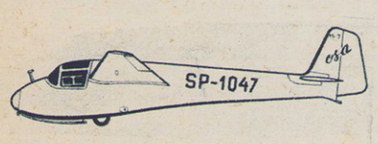


III wersja

28. **BŻ-1 „Gil"** (1950)

Pierwsza polska konstrukcja śmigłowcowa. Zaprojektowany i wykonany w Głównym Instytucie Lotnictwa pod kierunkiem inż. B. Żurakowskiego. Oblatany w kwietniu 1950 r. Jednowirnikowy śmigłowiec o układzie klasycznym. Wirnik dwułopatowy, samostateczny (z łopatkami ustateczniającymi). Kabina dwumiejscowa, odkryta. Podwozie trójkołowe. Silnik HM 504A2 (100 KM) przystosowany do pracy w pozycji pionowej. Zbudowano tylko prototyp. W czasie doświadczeń, które wykazały poprawne własności lotne, przebudowano podwozie i skrócono wał wirnika.

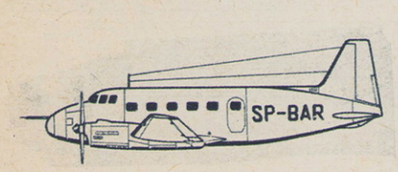
Średnica wirnika – 8,80 m. długość – 8,6 m. Ciężar całkowity – 610 kG. Prędkość max. – 140 km/h, wznoszenie – 4,5 m/s, pułap – 2 000 m.



29. **IS-7 „Osa"** (1950)

Doświadczalna wersja znanego szybowca „Mucha" wyposażona w skrzydła o profilu laminarnym. Oblot w sierpniu 1950 r. W silniejszych warunkach termicznych i przy dużych prędkościach „Osa" wykazywała przewagę nad „Muchą". Seryjnie nie produkowana.

Rozpiętość – 15 m, długość – 6,8 m, wydłużenie – 16. Ciężar całkowity – 327 kG. Doskonałość – 26,1, opadanie min. – 0,8 m/s, opadanie przy 100 km/h – 1,25 m/s (Mucha – 2 m/s).



30. **CSS-12** (1950)

Dziesięciomiejscowy lekki samolot pasażerski konstrukcji doc. inż. L. Dulęby. Oblatany w listopadzie 1950 r. Dwusilnikowy, wolnonośny dolnopłat konstrukcji całkowicie metalowej, z wyciąganym trójkołowym podwoziem. Silniki Argus As-411 A1 po 580 KM. Śmigła przestawialne. Samolot mógł kontynuować lot i wznoszenie z 1 silnikiem nieczynnym. Na CSS-12 uzyskano międzynarodowy rekord wysokości w klasie C1c – 7200 m i krajowy rekord wysokości z obciążeniem 1 000 kG – 6 600 m (pilot A. Abłamowicz). Nie wszedł do produkcji seryjnej.

Rozpiętość – 18,5 m, długość – 12,75 m. Ciężar całkowity – 5 500 kG. Prędkość max. – 365 km/h, wznoszenie – 5,3 m/s, pułap – 6 440 m, zasięg – 600 km.

KORDZIK

Kto w wojskach lotniczych ma prawo do noszenia kordzika? — pyta Aleksander Byczkowski z Piotrkowa Tryb.

Zgodnie z zarządzeniem ministra Obrony Narodowej nr 29/MON z dnia 5 maja 1967 r. w sprawie przepisów o ubiorach żołnierzy Wojska Polskiego w czasie pokoju (Dz. Rozk. MON nr 9 z 1967 r.), prawo do noszenia kordzika mają oficerowie i chorążowie wojsk lotniczych. Kordzik mogą oni nosić tylko do ubioru galowego, a na rozkaz dowódcy również do ubioru wyjściowego.

SPADOCHRONIARZE WOJSKOWI

Jakie są uprawnienia wojskowych skoczków spadochronowych? — pyta Sławomir Tylko z Bydgoszczy.

Okres służby wojskowej skoczków spadochronowych zalicza się do wysługi lat w wymiarze podwójnym. Za okres służby spadochroniarzy wojskowych uważa się okres służby żołnierzy zajmujących etatowe stanowiska w pododdziałach powietrzno-desantowych, którzy wykonali przewidzianą w rocznym programie szkolenia ilość skoków ze spadochronem oraz zajmujących stanowiska instruktorów spadochronowych i szefów służb spadochronowo-desantowych w jednostkach wojsk lotniczych, którzy wykonali w ciągu roku określoną w przepisach ilość skoków (obecnie 40).

W wymiarze półtorakrotnym zalicza się okresy służby wojskowej na stanowisku instruktora spadochronowego lub szefa służby spadochronowo-desantowej w jednostkach wojsk lotniczych, jeżeli w ciągu roku żołnierz wykonał mniej niż 40 skoków, jednak nie mniej niż 10.

Żołnierzom należącym do personelu latającego i skoczkom spadochronowym, którzy wskutek wypadku lub choroby — w związku ze służbą w powietrzu — nie wykonali minimalnej ilości godzin lotu lub skoków ze spadochronem, ustalonej w stosunku rocznym, okres trwania choroby nie przekraczający 12 miesięcy zalicza się do wysługi lat w większym wymiarze, dwukrotnym lub półtorakrotnym.

Uprawnienia te uregulowane są zarządzeniem ministra Obrony Narodowej z dnia 26 marca 1958 r. (Dz. Rozk. MON nr 7 poz. 37).

ODZNAKA SPADOCHRONOWA

Od roku staram się nabyć odznakę skoczka spadochronowego, niestety bez skutku — pisze Bogdan Jezierski z Torunia.

Odznaki takie nabyć można w sklepach Wojskowej Centrali Handlowej (z umundurowaniem i niezbędnymi akcesoriami do ubiorów wojskowych). Wojskowe odznaki skoczka spadochronowego znajdują się również w sprzedaży w sklepach jubilersko-grawerskich w Warszawie przy ulicach Rutkowskiego i Nowy Świat.

SZKOŁY WOJSKOWE

Czesław Bosak — Budy Łańcuckie, pow. Łańcut. O przyjęciu do szkół wojskowych pisaliśmy niejednokrotnie w naszym tygodniku. Przypominamy, że szczegółowych informacji o wszystkich rodzajach szkół wojskowych udzielają Powiatowe i Dzielnicowe Sztaby Wojskowe (WKR-y).

SZKOLENIE SAMOLOTOWE

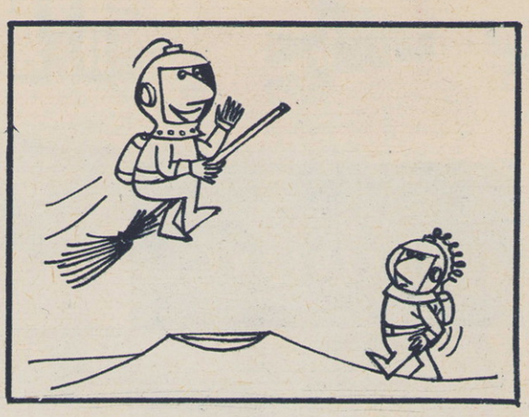
Marian Michalski — Koszalin. O przyjęciu na szkolenie samolotowe w aeroklubach decyduje zarząd danego aeroklubu. Na szkolenie takie przyjmowani są na ogół piloci szybowcowi ze srebrną odznaką, którzy nie przekroczyli 24 roku życia. Skierowanie na badania lotniczo-lekarskie wydaje macierzysty aeroklub.

POCZTA LOTNICZA

Natomiast cykl podręczników dla kandydatów na pilotów i pilotów samolotowych, w ramach specjalnej „Biblioteczki Samolotowej" przygotowuje Aeroklub PRL. Pierwsze tomiki tej biblioteczki mają się wkrótce ukazać na półkach księgarskich.

UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Tomasz Matysiak — Balice 70, k. Krakowa poszukuje książki Witolda Tracza „Sport spadochronowy".



KSIĄŻKI DO TWOJEJ BIBLIOTEKI

● **Bolesław Gaczkowski ● ŁOSIE ATAKUJĄ SAMOTNIE, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej (z cyklu „Żółty Tygrys"), Warszawa 1969, str. 115, cena 5 zł.**

Głównym tematem interesującej książeczki jest udział Brygady Bombowej w Kampanii Wrześniowej 1939 roku. Ponadto autor, który jest dziennikarzem lotniczym, podaje wiele mało znanych faktów związanych z samolotami typu PZL-37 „ŁOŚ".

● **Olgierd Wołczek ● NA SZLAKACH UKŁADU SŁONECZNEGO, Wydawnictwa Naukowo-Techniczne, Warszawa i Agencja Prasowa Nowosti, Moskwa (Biblioteczka Astronautyczna, zeszyt 4), Warszawa 1968, str. 83, cena 7 zł.**

W książce omówiono próbniki kosmiczne, których zastosowanie przyczyniło się do rozszerzenia naszej wiedzy o przestrzeni kosmicznej oraz o planetach najbliższych Ziemi: Marsie i Wenus. Autor podaje w książce nie tylko historię dotychczasowego rozwoju badań Kosmosu, ale również uwzględnia plany tych badań za pomocą próbników na bliższą i dalszą przyszłość, otwierające przed astronautyką i astronomią niezwykłe perspektywy.

● **Bohdan Arct ● WIELKI DZIEŃ DYWIZJONU 303, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej (z cyklu „Żółty Tygrys"), wydanie III, Warszawa 1969, str. 96, cena 5 zł.**

Ciekawa książeczka o walkach polskich pilotów myśliwskich w obronie Anglii, w okresie II wojny światowej.

Wyciąć **Wypełnić** **Przesłać**

POWSZECHNA KSIĘGARNIA WYSYŁKOWA

Warszawa 1, ul. NOWOLIPIE Nr 4

oferuje Czytelnikom „Skrzydlatej Polski" szeroki zestaw planów modelarskich.

Zamówienie

Ilość egz.	Autor — Tytuł	Cena zł
.....	Nr 2. Samolot PO-2 i „Wilga"	18.—
.....	Nr 8. Katiusza	18.—
.....	Nr 11. Model silnikowy sterowany radiem „Ryś"	18.—
.....	Nr 12. Model redukcyjno-latający samolotu Jak-18P oraz szybowiec klasy A-1 „Prymus"	18.—
.....	Nr 13. Jacht motorowy „Mercury", ścigacz rakietowy „Ryś" oraz jacht żaglowy DX	18.—
.....	Nr 14. Francuski krążownik „De Grasse"	18.—
.....	Nr 16. Zestaw planów modeli RC „Astra", sylwetkowy samolot P-11c, redukcyjno-latający samolot szwedzki B A48, szkolny szybowiec „Druch", gumówka „Konik Polny"	18.—
.....	Nr 17. Samolot PZL „Wilga"	18.—
.....	Nr 18. Wodnosamolot „Jaga" H, sylwetkowy model na uwięzi „Miguś" model akrobacyjny na uwięzi „Jubilat", model szturmowy Il 2	18.—
.....	Nr 20. Model redukcyjny holownika „Jantar", ścigacz włoski typu „Mass", łódź starosłowiańska i statek hydrograf	18.—
.....	Nr 21. Modele zawodnicze — szybowcowe i silnikowe	18.—
.....	Nr 22. Drobnicowiec motorowy „Domeyko"	18.—
.....	Nr 24. Niszczyciel „Orkan"	18.—
.....	Nr 25. Modele sterowane prętem magnetycznym „Pyton", „Kobra", „Boa".	18.—
.....	Nr 26. Krążownik „Rodney"	18.—
.....	Nr 27. Samolot „Kos"	18.—

Zamawiam wyżej wymienione ilości i proszę o przesłanie ich za zaliczeniem pocztowym pod wskazanym adresem:

Nadawca:

. . . . . .
Nazwisko i imię

. . . . . .
poczta — powiat

. . . . . .
Miejscowość, ulica, nr domu

. . . . . .
województwo

Przesyłkę zobowiązuję się wykupić natychmiast po jej nadejściu.

. . . .
data podpis

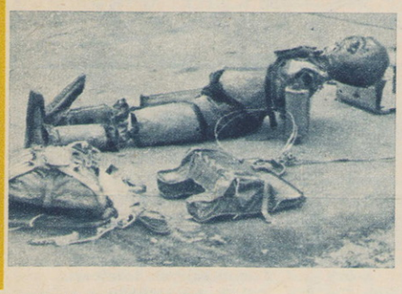
DRUK

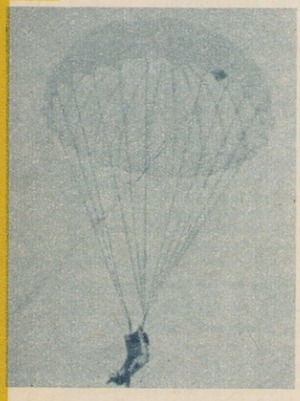
Znaczek pocztowy 20 gr

POWSZECHNA KSIĘGARNIA WYSYŁKOWA
Warszawa – 1
ul. Nowolipie Nr 4

RAKIETA PO ŚWIECIE

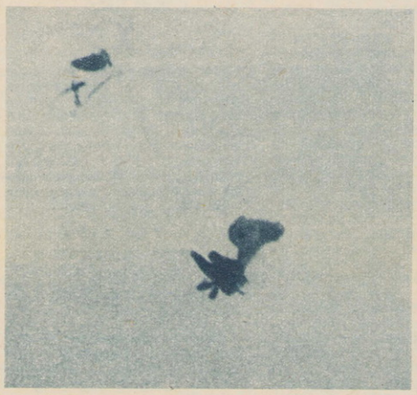
FOTEL WYRZUCANY

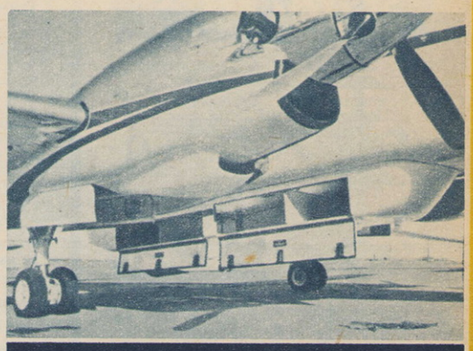




Na zdjęciach zostały przedstawione różne fragmenty prób nowego czechosłowackiego fotela wyrzucanego, zapewniającego ratunek z poziomu zerowego, czyli z poziomu ziemi. W fotel ten mają być wyposażone nowe samoloty szkolno-treningowe L-39.

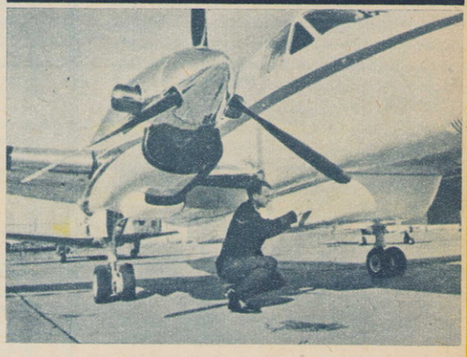
Do prób został użyty samolot szkolno-treningowy MiG-15UTI, a pilota doświadczalnego zastąpił manekin „Ferdek" o ciężarze 100 kG. Jak wykazały próby, urządzenie działa niezawodnie począwszy od prędkości ruchu 100 km/h.

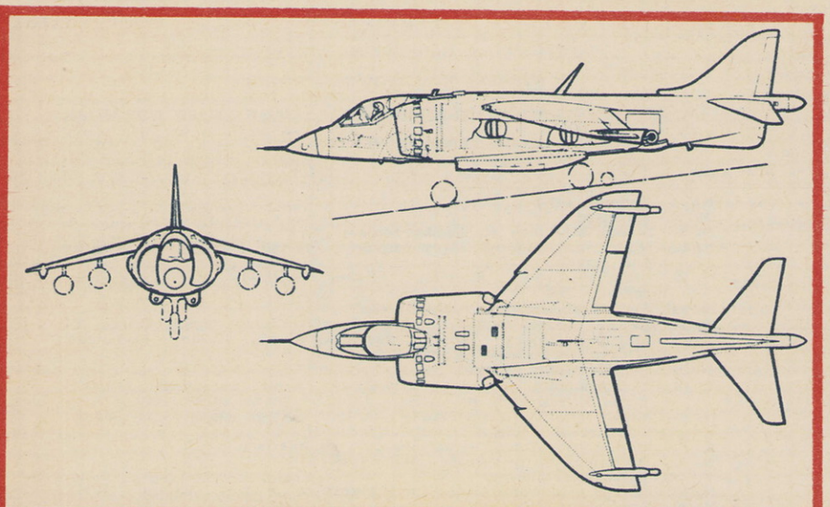


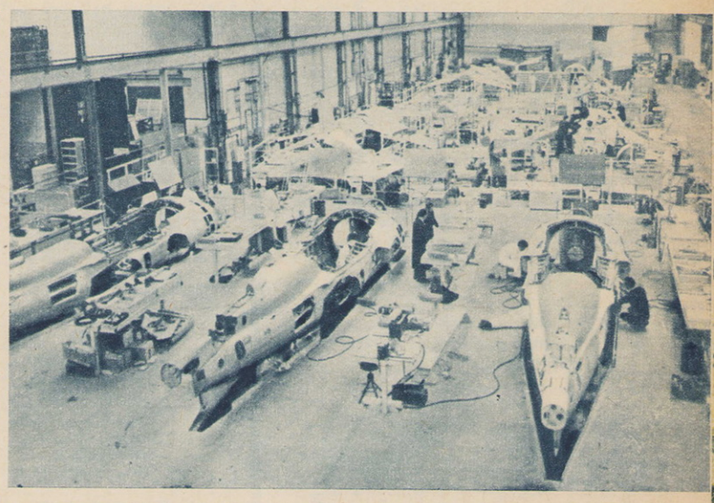


POJEMNIK

Tak wygląda pojemnik bagażowy podwieszony do samolotu dostawczego. Ma on objętość 1,02 m³ i w przypadku samolotu Beech-99 zwiększa łączną objętość komór bagażowych do 2,8 m³. Wpływ pojemnika na osiągi samolotu ma być niewielki.

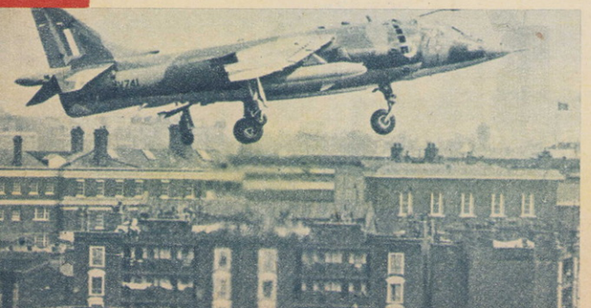


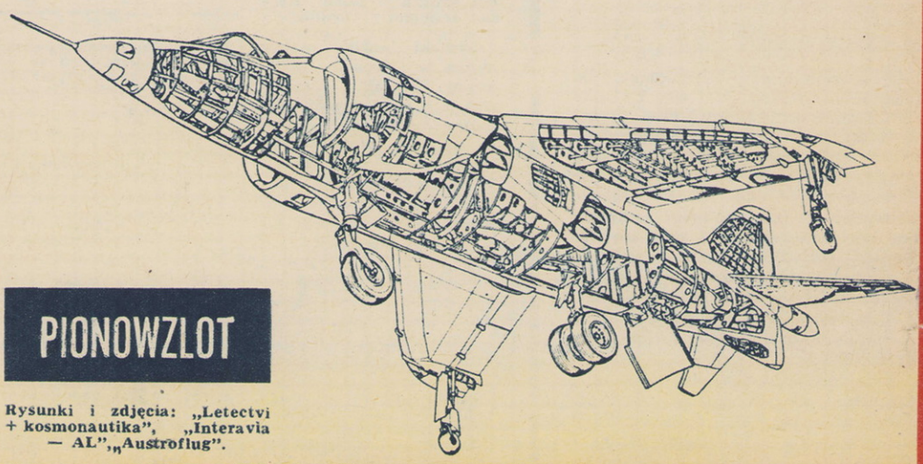




Przekrój perspektywiczny pokazuje brytyjski pionowzlot HSA „Harrier". Pierwszy lot — 1. IX. 1966 r. Silnik turboodrzutowy „Pegasus-6" o ciągu 8 600 kG. Przewidywany jest silnik o ciągu do 9 500 kG (12 000 kG z dopalaniem). Rozpiętość — 7,71 m, długość — 14,12 m, wysokość — 3,28 m, pow. nośna — 18,67 m². Ciężar własny — 5 440 kG, ciężar całkowity max. do startu pionowego — 7 260 kG, do startu z rozbiegiem — 10 430 kG. Prędkość — M = 0,95 (w locie pionowym) i M = 1,2 (w locie nurkowym), pułap — 15 000 m, zasięg — ok. 1 100 km (na dużej wysokości). Uzbrojenie — 2 — działka 30 mm i 2 pojemniki podskrzydłowe dla rakiet niekierowanych 68 mm (2 x 19 szt.), ew. 4 bomby 450 kG lub 2 zbiorniki paliwa (2 x 1 000 l).

Wersja jednomiejscowa — „Harrier" GR Mk. 1, dwumiejscowa treningowa — „Harrier" T Mk. 2 (znajduje się w końcowej fazie montażu).





PIONOWZLOT

Rysunki i zdjęcia: „Letectvi + kosmonautika", „Interavia — AL", „Austroflug".